29 OCT. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOLUME 6

TROISIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1893

VOLUME XXVI.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

☞Voir aussi la liste numérique, page 3.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

TROISIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1893.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 3.

A

Accise, etc 6
Affaires des sauvages, Rapport annuel sur les. 14
Agents des finances en Angleterre.....(p.i.) 53
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 7
Archives du Canada..... 7*a*
Assurances, Rapport annuel sur les..... 4
Assurances, Compagnies d'.....4*a*, 4*b*
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 1

B

Banques, Balances non réclamées dans les.... 3*a*
Banques chartées 3
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 75
Bateaux à vapeur, Inspection des.. 11
Bétail canadien, Interdiction du..... 50
Betteraves, Sucre de.....(p.i.) 34
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 17
Bonne-Espérance, Officier des pêcheries pour (p.i.)..... 20*h*
Britannique Canadienne, Compagnie de prêts et de placements .....(p.i.) 55
Budget..... 2
Budget supplémentaire..... 2

C

Canal Welland.....(p.i.) 76
Canaux, Statistique des..... 9*a*
Caron, sir A. P., Accusations contre 27
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel sur les..... 9
Chemins de fer, Statistique des..... 9*b*
Chemin de fer Canadien du Pacifique 30
Chemin de fer Canadien du Pacifique, Terres vendues par le 30*a*
Chevaux, Commerce des 2*d*
Choléra, Prévention du.....(p.i.) 65
Colombie-Britannique, Commission des pêcheries de la..... 10*c*

C

Colombie-Britannique, Station de la Quarantaine de la.....(p.i.) 68
Commandant, Certificat du, Protection des pêcheries .....(p.i.) 20*i*
Commerce et ouvertures de commerce..... 2*e*
Commissions aux officiers publics..... 31
Commission géologique, Rapport de la..... 13*a*
Commerce et navigation, Rapport annuel.... 5
Commission royale, Sir A. P. Caron..... 27
Commission royale, Trafic des boissons..(p.i.) 67
Comptes publics, Rapport annuel sur les..... 2
Conférence à Washington..... 52
Conférence, Canada et Terreneuve..... 20*d*
Cosgrove, John J .....(p.i.) 21*b*

D

Dépenses imprévues.....(p.i.) 23
Directeur général des postes, Rapport annuel du 12
Diverses dépenses imprévues.....(p.i.) 23
Dividendes impayés dans les banques..... 3*a*
Douanes, Département des .....(p.i.) 41
Douane, de Montréal.....(p.i.) 77

E

Echiquier, Cour de l', Règles 25
Ellis, Wm.....(p.i.) 76
Esquimalt, Défenses d' 32
Etat de force, Milice..... 19*a*
Exportations et importations.....(p.i.) 64

F

Falsification des substances alimentaires..... 6*b*
Fer en gueuse.....36, 37*a*, 37*b*
Fermes expérimentales, Rapport annuel..... 7*b*
Fermes expérimentales, Rapports.....(p.i.) 40
Finances en Angleterre, Agents des.....(p.i.) 53
France, Traité avec la.....51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Fromage.....(p.i.) 70
Frontières de Québec..... 43

G

Gouverneur général ... 49, 69
Gouverneur général, Mandats du ... 22
Gratifications de pêche ... (p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*

H

Hackett, Edward ... (p.i.) 48
Harkaway, Bureau de poste de ... (p.i.) 59*a*
Herchmer, Lawrence, Accusations contre (p.i.) 47
Homard, Industrie du ... 10*d*
Huîtres, Pêche des, du Canada ... 10*d*

I

Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l' ... (p.i.) 58
Importations et exportations ... (p.i.) 54
Impressions et papeterie publiques ... 16*d*
Industrie du homard ... 10*d*
Inspection des bateaux à vapeur ... 11
Intercolonial, Chemin de fer :
Atkinson, C. A. ... (p.i.) 26*c*
Dépenses d'exploitation ... 26*a*
Horaire des trains de voyageurs ... (p.i.) 26
Privilèges de circulation ... (p.i.) 26*d*
Revenu ... 26*b*
Interdiction du bétail canadien ... 50
Intérieur, Rapport annuel ... 13

J

Justice, Rapport annuel de la ... 18

K

Kingston, Pénitencier de ... (p.i.) 38

L

Labrie, Chas. I ... (p.i.) 60
Lesage, Edouard ... (p.i.) 21*a*
Lurcher, Batture ... (p.i.) 72

M

Manitoba, Acte des écoles du. 33, 33*a*, 33*b*, 33*c*, 33*d*
Marine et Pêcheries, Rapport annuel ... 10
Milice et Défense, Rapport annuel ... 19
Milice, Etat de force ... 19*a*
Mines et minéraux ... 63
Murphy, O. E ... (p.i.) 66

Mc

McDougall, Lauchlin ... (p.i.) 73
McGreevy, R. H ... (p.i.) 66
McIntyre, Maître de poste ... (p.i.) 21
McNamee et Cie ... (p.i.) 71

N

Nord-Ouest, Police à cheval du ... 15
Notre-Dame du Rosaire, Bureau de poste de (p.i.) ... 59

O

Obligations et garanties ... (p.i.) 36
Officiers publics, Commissions des ... 31
Ontario-central, Chemin de fer de l' ... (p.i.) 62

P

Pêche, Gratifications de ... (p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*
Pêche, Permis de ... (p.i.) 54
Pêches, Relevés des, et rapports des inspecteurs ... 10*a*
Pêcheurs canadiens, Traitement enduré par les ... (p.i.) 20*j*
Pêcheries, Commission des, Colombie-Britannique ... 10*c*

P

Pêcheries, Gardiens des ... (p.i.) 20*k*
Pêcheries, Officier des, à Bonne-Espérance (p.i.) ... 20*h*
Pêcheries, Protection des, Certificat du commandant ... (p.i.) 20*i*
Pensions du Service civil ... 28
Permis aux navires de pêche des E.-U ... (p.i.) 54
Petite vérole dans la Colombie-Britannique (p.i.) ... (p.i.) 56
Poids, Mesures et Gaz ... 6*a*
Police à cheval, Rapport annuel ... 15
Ponceaux sur les chemins de fer ... (p.i.). 61
Pont sur la rivière Richelieu ... (p.i.) 44
Prosser, Wm. ... (p.i.) 20*c*

Q

Quadra, Steamer ... (p.i.) 74
Quarantaine, Station de, Colombie-Britannique ... (p.i.) 68
Québec, Frontières de ... 43
Québec-Oriental, Chemin de fer ... (p.i.) 45

R

Recensement du Canada, 1890-91 ... Vol. A.
Recensement du Canada, 1890-91 ... (p.i.) 46, 46*a*
Recettes et paiements ... (p.i.) 24, 24*a*, 24*b*, 24*c*, 24*d*
Règles de la Cour de l'Echiquier ... 25
Relations commerciales, Canada ... 2*e*
Relevés des pêches et rapports des inspecteurs 10*a*
Réseau télégraphique de l'Empire ... 35
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel sur le. 6
Richelieu, Pont sur la rivière ... (p.i.) 44
Rouleau, F. F. ... (p.i.) 20*g*

S

Saint Sébastien, Bureau de poste de ... (p.i.) 59*b*
Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des. 14
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du ... 16
Service civil, Conseil des examinateurs du ... 16*b*
Service civil, Examens du ... (p.i.) 39
Service civil, Liste du ... 16*a*
Service civil, Pensions du ... 28
Soulanges, Canal de ... (p.i.) 42
Statistique criminelle ... 7*c*
Statistique des canaux ... 9*a*
Substances alimentaires, Falsification des ... 6*b*
Sucre de betteraves ... (p.i.) 34

T

Terreneuve, Acte de la boitte ... 20*e*
Terreneuve et du Canada, Commerce de ... 20*f*
Terreneuve et du Canada, Conférence de ... 20*d*
Terreneuve, Pêcheurs de ... (p.i.) 20*j*
Terres fédérales ... 29
Traité avec la France ... 51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Travaux publics, Rapport annuel sur les ... 8
Trudeau, T. ... (p.i.) 28*a*
Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme ... (p.i.) 58

U

Unions ouvrières ... (p.i.) 57

W

Washington, Conférence de ... 52
Welland, Canal ... (p.i.) 76
Wetmore, Rapport du juge ... (p.i.) 47

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME A.

Recensement du Canada, 1890-91. Premier volume.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits de l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 30 janvier 1893. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 17 février 1893. 2-1*b**. Nouveau budjet supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 16 mars 1893. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 27 mars 1893.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

2*d*. Commerce avec la Grande-Bretagne—Chevaux.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

2*e*. Relations commerciales du Canada, nº 1. Rapports sur le commerce et les ouvertures de commerce dans la Grande-Bretagne et les autres pays, jusqu'au 31 décembre 1892.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires dans les banques chartées du Canada, au 31 décembre 1892. Présentée le 24 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 3.

3*a*. Rapport sur les dividendes restant impayés, et montants ou soldes au sujet desquels il n'y a eu aucune transaction, ou sur lesquels aucun intérêt n'a été payé depuis cinq ans ou plus avant le 31 décembre 1892, dans les banques chartées du Canada.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Relevé préliminaire des opérations des compagnies canadiennes d'assurances sur la vie pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville)..*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

6. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie I, accise, etc., pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 26 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6*a*. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6*b*. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1892. Présenté le 23 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*a*. Rapport sur les archives du Canada 1892...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*b*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1892. Présenté le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*c*. Statistique criminelle pour l'année 1892....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 6.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9 Rapport annuel du ministre des chemins de fer et des canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892. Présenté le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9*a*. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1892. Présentée le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

9*b*. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1892. Présentée le 29 mars 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 7.

10. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10*a*. Relevés des pêches et rapports des inspecteurs pour l'année 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

10*b*. Rapport sur la pêche des huîtres du Canada, 1892. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10*c*. Rapport de la Commission des pêcheries de la Colombie-Britannique, 1892.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session

10*d*. Rapport sur l'industrie du homard au Canada, 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

11. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1892.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des postes du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 3 février 1893, par sir A. P. Caron....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Fin.*

13. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1892. Présenté le 22 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire du département de la Commission Géologique pour l'année 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

14. Rapport annuel du departement des affaires des sauvages pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 7 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1892. Présenté le 3 mars 1893, par l'honorable W. B. Ives.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil du Canada, 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport du conseil des examinateurs du service civil pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 29 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*d*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892, avec un rapport partiel sur ces services durant le semestre terminé le 31 décembre 1892. Présenté le 28 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 26 janvier 1893, par M. l'Orateur..... .... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

CONTENU DU VOLUME 10.

18. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par sir John Thompson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour le semestre terminé le 30 juin 1892. Présenté le 31 janvier 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19*a*. Etat de force de la milice active pour l'exercice 1893-94. Présenté le 25 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 mars 1892—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes et d'armateurs qui ont demandé, sans les obtenir, des primes de pêche en 1889, 1890 et 1891, les raisons pourquoi ils ne les ont pas obtenues, et si, dans certains cas, elles ont été accordées après avoir été refusées tout d'abord ; aussi, les noms et les montants des primes et les raisons pour lesquelles elles ont ainsi été accordées par la suite. Aussi, copie de tous papiers et correspondance depuis 1888, concernant le système des primes et les demandes accordées et refusées. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Bowers*..... . ... *Pas imprimée.*

20*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 mai 1891—Etat comparatif pour les années 1882 à 1891 inclusivement (par province), du :—(*a.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département. (*b.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département, payées. (*c.*) Nombre de navires, tonnage et nombre d'hommes ayant droit à la prime, chaque année. (*d.*) Nombre de bateaux à qui des primes ont été données et le nombre d'hommes employés à la pêche qui ont reçu la prime. (*e.*) Nombre total d'hommes qui ont reçu la prime. (*f.*) Montant total des primes payées annuellement. Présentée le 30 janvier 1893.—*M. Flint* ....*Pas imprimée.*

20*b*. Etat concernant les paiements de primes de pêche pour 1891-92, tel que requis par le chapitre 97 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable J. Costigan...*Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

20*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mai 1892—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête sur la conduite de William Prosser, gardien de pêcheries pour le district faisant front au comté d'Essex, sur le lac Erié, et son renvoi d'office. Présentée le 8 février 1893.—*M. Allan* ..... *Pas imprimée.*

20*d*. Copie des délibérations de la conférence qui a eu lieu récemment entre les délégués des gouvernements du Canada et de Terreneuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements. Présentée le 8 février 1893, par sir John Thompson.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

20*e*. Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux canadiens par le gouvernement de Terreneuve de l'Acte de Terreneuve concernant la vente de la boitte aux navires de pêche étrangers. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20*f*. Documents additionnels concernant les différentes questions pendantes entre la Puissance du Canada et la colonie de Terreneuve. Présentés le 13 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 juillet 1891—Copie de tous documents, requêtes et lettres relativement au droit de pêche de F.F. Rouleau, écuier, avocat, de Rimouski, que lui et ses prédécesseurs ont toujours exercé sur sa propriété à Rimouski. Présentée le 13 mars 1893.—*M. Choquette* ..... *Pas imprimée.*

20*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec, relative à la nomination d'un officier des pêcheries, en remplacement de M. H. Whitely pour la division de Bonne-Espérance, de Chécatica à Blanc-Sablon. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie du certificat de compétence obtenu par chacun des commandants suivants des navires qui ont fait le service de la protection des pêcheries durant la dernière saison, savoir : Commandant O. G. V. Spain, "Acadia"; W. H. Kent, "Agnes Macdonald"; E. Dunn, "Bayfield"; Geo. M. May, "Constance"; J. H. Pratt, "Dream"; Wm. Wakeham, "La Canadienne"; A. Finlayson, "Stanley"; C. T. Knowlton, "Vigilant." Présentée le 29 mars 1893.—*M. McMullen* ..... *Pas imprimée.*

20*j*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mars 1893—Copie de tous documents, rapports et correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec ou toute autre personne, relatifs au traitement que reçoivent les pêcheurs canadiens de la part des pêcheurs de Terreneuve le long des côtes du Labrador canadien. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1893 : 1. Copie des instructions expédiées aux gardes-pêche des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, depuis le 1er janvier 1892, et de toute correspondance échangée à ce sujet, soit entre le gouvernement et les dits gardes-pêche, soit entre le gouvernement et toute autre personne, depuis le 1er janvier 1892 jusqu'à cette date, au sujet des dites instructions et de leur mise en force. 2. Etat des licences de pêche émises dans les comtés ci-dessus durant les années 1891 et 1892, séparément. 3. Etat de la quantité et de la valeur des différentes sortes de poissons pris dans les dits comtés séparément durant les années 1891 et 1892. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Bruneau* ..... *Pas imprimée.*

20*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Relevé de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans les comtés de Victoria et de Guysboro', N.-E., en 1892, et du montant payé à chacune. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Fraser* ..... *Pas imprimée.*

21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1892—Copie de toutes lettres, papiers, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du directeur de poste de McIntyre et la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

21*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondances, requêtes et autres documents reçus et échangés par le gouvernement concernant la destitution d'Edouard Lesage, directeur de poste de la paroisse de Saint-Léon, dans le comté de Maskinongé, et aussi, concernant la nomination ou les nominations faites pour remplir la charge depuis que l'ancien titulaire a été démis. Présentée le 16 mars 1893.—*M. Legris.*

Pas imprimée.

21*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel John J. Cosgrove a été destitué de son emploi dans le département du revenu de l'intérieur, ainsi que copie de la dénonciation, de la preuve et des autres pièces relatives à cette destitution. Présentée le 23 mars 1893.—*Honorable M. O'Donohue.*

Pas imprimée.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe *b*. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Etat des dépenses à compte de dépenses diverses imprévues. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24. Relevé pour dix jours des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 janvier 1892, et du 11 au 20 janvier 1893. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24*a*. Relevé des recettes et dépenses du Canada pour 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 31 janvier. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24*b*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 février. Présenté le 17 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

24*c*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 mars. Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

24*d*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 20 mars. Présenté le 21 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

25. Règles de la Cour d'Echiquier du Canada au sujet de toute procédure à prendre en cette cour pour attaquer en nullité tout brevet d'invention décerné sous l'autorité de l'*Acte des Brevets.* Présentées le 27 février 1893, par l'honorable J. Costigan.

Imprimées pour les documents de la session seulement.

26. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 juillet 1892—Copie du dernier horaire adopté pour les trains de voyageurs sur l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1893.—*Honorable M. Power* .....*Pas imprimé.*

26*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Relevé des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Force motrice, dépenses pour wagons, entretien de la voie et des travaux d'art, dépenses pour gares, frais généraux, nombre de milles parcourus par les wagons. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*

Imprimée pour la distribution seulement.

26*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant les recettes du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Voyageurs, fret, malles et divers ; et donnant aussi le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés durant les susdits exercices. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin* .....*Imprimée pour la distribution seulement.*

26*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents concernant la réduction de C. A. Atkinson du rang de chef de train à celui de serre-freins, au mois d'octobre 1886, ou vers ce temps. Présentée mars 1893.—*M. Wood (Westmoreland.)*.....*Pas imprimée*

VOLUME 10—*Fin.*

26*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1892.—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les privilèges de circulation accordés au chemin de fer du Pacifique sur la ligne de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, et copie de toutes conventions intervenues entre le Pacifique Canadien et l'Intercolonial ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement canadien concernant les privilèges de circulation accordés au Pacifique Canadien sur la ligne de l'Intercolonial et les paiements à faire pour cet objet; et aussi, copie de toutes conventions au sujet de paiements à être faits par l'Intercolonial au Pacifique Canadien pour les wagons et locomotives mis en circulation par ce dernier sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 1er avril 1893.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

27. Copie du rapport des commissaires nommés par une commission royale afin de recevoir les témoignages au sujet de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre sir Adolphe Caron, député à la Chambre des communes et membre du Conseil privé pour le Canada, avec copies des dépositions et des pièces justificatives y ayant rapport. Présentée le 6 février 1893, par sir John Thompson.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, etc., pendant l'année expirée le 31 décembre 1892. Présenté le 7 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour les documents de la session seulement.

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, papiers ou ordres en conseil concernant la mise à la retraite de M. Trudeau, ci-devant sous-ministre des chemins de fer et canaux. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

29. Ordres en conseil de 1892, concernant le département de l'intérieur, conformément à la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54, Statuts Revisés du Canada. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimés pour les documents de la session seulement.*

30. Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

30*a*. Liste de toutes terres vendues par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, du 1er octobre 1891 au 1er octobre dernier. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

31. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, pendant l'année 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimée dans le nº 16.*

32. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet des fortifications d'Esquimalt. Présentée le 10 février 1893.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

33. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, mémoires, appels et autres documents adressés à Son Excellence en conseil depuis le 15 mars 1892, concernant les Actes des Ecoles du Manitoba de 1890, la clause 22 de l' "Acte du Manitoba" et la clause 93 de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord"; aussi, copie de tous rapports au conseil et ordres en conseil sur le même sujet; aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 février 1893.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 14 février 1893. *M. LaRivière*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11—*Suite.*

33*b*. Autre réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 20 février 1893.—*M. LaRivière* ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*c*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, concernant les actes des écoles du Manitoba, de 1890, ainsi que la copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 février 1893, touchant le règlement d'importantes questions légales relatives à certains statuts de la province du Manitoba au sujet de l'éducation. Présentée le 1er mars 1893.—*M. LaRivière*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*d*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1893 : 1. Copie des délibérations, résolutions et ordonnances de l'ancien conseil d'Assiniboïa se rapportant aux matières d'éducation dans les limites de sa juridiction telle qu'existant sur les bords de la rivière Rouge avant la création de la province du Manitoba. 2. Un état des sommes payées par le dit conseil d'Assiniboïa pour le maintien des écoles, indiquant les personnes auxquelles ces paiements ont été faits, les écoles pour lesquelles ces sommes ont été payées, et la dénomination religieuse à laquelle appartenaient ces écoles. 3. Un état des sommes payées par la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou par ses agents, aux écoles alors existantes dans les territoires formant aujourd'hui la province du Manitoba. 4. Copie de tous mémoires et instructions ayant servi de base aux négociations à l'issue desquelles le Manitoba est devenu l'une des provinces de la confédération, avec une copie des minutes des délibérations des personnes chargées de part et d'autre d'établir les conditions de la création de la province du Manitoba et de son entrée dans la confédération, et aussi une copie de tous mémoires, rapports ou ordres en conseil constatant ces conditions d'entrée ou ayant servi de base à la préparation de l'Acte du Manitoba. 5. Copie des dépêches et des instructions du gouvernement impérial au gouvernement du Canada au sujet de l'entrée de la province du Manitoba dans la confédération, y compris les recommandations du gouvernement impérial concernant les droits et les privilèges de la population de ces territoires et les garanties et la protection à être accordées aux droits acquis, aux biens, aux coutumes et aux institutions de cette population par le gouvernement du Canada dans le réglement des difficultés qui marquèrent cette période de l'histoire de l'Ouest canadien. 6. Copie des actes passés par la législature du Manitoba relativement à l'éducation dans cette province, notamment le premier acte passé touchant cette matière après l'entrée de la dite province dans la confédération, et les lois existantes sur cette même matière dans la dite province immédiatement avant l'adoption des actes de 1890, concernant les écoles publiques et concernant le département de l'éducation. 7. Copie de tous règlements concernant les écoles passés par le gouvernement du Manitoba par l'*Advisory Board* en vertu des lois adoptées en 1890 par la législature du Manitoba concernant les écoles publiques et le département de l'éducation. 8. Copie de toutes correspondances, pétitions, mémoires, résolutions, brefs, factums, jugements (tant en première instance qu'en appel à tous les degrés) se rapportant aux lois scolaires de la dite province du Manitoba, depuis le 1er juin 1890, et aux réclamations des catholiques à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports au Conseil privé et de tous ordres en conseil se rapportant au même sujet, depuis la même date. Présentée le 30 mars 1893—*Honorable M. Bernier*. .....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 avril 1892—Copie des instructions adressées au professeur Saunders, lorsqu'il a été chargé d'étudier la question de la culture de la betterave à sucre et de la fabrication du sucre de betterave en Canada, ou depuis cette date jusqu'à celle à laquelle son rapport a été soumis à cette honorable Chambre.—Présentée le 10 février 1893. *M. Beausoleil*. ....*Pas imprimée.*

35. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toute correspondance, documents, rapports et ordres en conseil concernant une certaine commission devant s'enquérir des moyens les plus pratiques de compléter le réseau télégraphique de l'empire. Présentée le 10 février 1893.—*Sir H. Langevin.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

36. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1892 soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 13 février 1893, par l'honorable J. Costigan.

Pas imprimé.

VOLUME 11—*Suite.*

37. Etat donnant la quantité de fer en gueuse fabriquée en Canada et la prime payée depuis la date du dernier rapport à la Chambre en date du 16 mars 1892.—Présenté le 16 février 1893, par M. Wallace..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

37*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Etat indiquant la quantité de fer en gueuse manufacturée en Canada de 1870 à 1880 inclusivement, et la prime payée (s'il en est) pendant ces années. Aussi, la quantité de fer en gueuse importée respectivement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, et la quantité totale importée durant ces années. Présentée le 28 février 1893.—*M. Macdonald (Huron.)*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

37*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant la quantité de fer en gueuse produite en Canada de 1881 à 1892 inclusivement, et la prime payée, chacune de ces années, pour cette production. Présentée le 13 mars 1893.—*M. McMullen.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de la preuve faite devant M. James G. Moylan, inspecteur des pénitenciers, lors de l'enquête ou des enquêtes faites par ce fonctionnaire au pénitencier de Kingston, l'an dernier, à la suite desquelles certains employés de cette institution ont été destitués ou ont donné leur démission. Présentée le 22 février 1893.—*M. Somerville*..... *Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie des questions et des sujets soumis aux candidats qui se sont présentés pour l'examen préliminaire ou de qualification, ou pour les deux, lors du dernier examen pour le service civil. Présentée le 23 février 1893.—*Sir Hector Langevin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes du 20 février 1893—Etat indiquant le nombre de rapports au sujet des fermes expérimentales publiés pour l'année 1891, le nombre publié respectivement en anglais et en français, le nombre alloué à chaque membre de la Chambre des communes et du Sénat, et le nombre restant en mains. Présentée le 24 février 1893.—*M. Grieve*..*Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de tout rapport fait au conseil par l'honorable J. A. Chapleau, alors qu'il était ministre des douanes, sur la réorganisation du département des douanes, ou recommandant des changements dans ce département. Présentée le 24 février 1893—*M. Landerkin.*

Pas imprimée.

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1893—Liste donnant les noms de tous les soumissionnaires pour la section huit du canal de Soulanges, le domicile de chacun et le montant de chaque soumission. Présentée le 27 février 1893—*Sir Hector Langevin.*

Pas imprimée.

43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 février 1893—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil, non encore soumis à la Chambre, concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, et de tous rapports d'arpentages ou explorations ordonnés par le gouvernement du Canada ou s'y rapportant, depuis la dernière session du parlement, y compris les instructions relatives aux dits arpentages ou explorations. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de tout ordre en conseil ou autre document permettant à la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, ou à la Compagnie du chemin de fer du Vermont Central, qui lui a succédé, de construire un pont sur la rivière Richelieu à Saint-Jean, Québec. Présentée le 28 février 1893.—*M. Béchard* ..... *Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copies de toutes requêtes, correspondance et documents de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer le Québec-Oriental. Présentée le 28 février 1893—*M. Vaillancourt* ..... *Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des instructions données aux officiers employés au troisième recensement du Canada, 1891, et des formules employées. Présentée le 1er mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

46*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, pour des renseignements avec explications complètes, fournis par le fonctionnaire chargé de la direction et surveillance du dernier recensement canadien de 1891, sur les points suivants : 1. Le dénombrement de l'élément français de la population, dans le recensement opéré en 1891, a-t-il été fait avec l'intention de donner les mêmes renseignements que comportaient les recensements de 1851 et de 1861 de l'ancienne province du Canada, ainsi que les recensements canadiens de 1871 et 1891 ? 2. Quel sens a-t-on voulu attacher et quelle interprétation pratique a-t-on donnée, en opérant le recensement de 1891, aux expressions *French Canadians* ; "Canadiens français," placées en tête d'une des colonnes de la feuille de recensement n° 1 ? 3. Quel est le sens précis qu'il faut attacher aux diverses expressions suivantes, employées dans le bulletin de recensement n° 11 signé : "George Johnson, statisticien," à savoir : "*Nationalities*, Nationalités ; *French speaking*, parlant français ; *English speaking* ; Canadiens Français, Canadiens Anglais," qui figurent dans la nouvelle nomenclature qu'on a adoptée ? 4. Y a-t-il eu des individus de nationalité française, de vrais Français, exclus du dénombrement de l'élément français de la population, parce qu'ils étaient nés hors du Canada ? Et a-t-on compris des personnes de nationalité française dans la population de langue anglaise ? S'il en est ainsi, y a-t-il quelque relation entre ces faits et la nomenclature du bulletin n° 11 ? Si non, pourquoi le simple mot "Français," usité jusque là pour désigner l'élément français, a-t-il été abandonné et remplacé par les diverses expressions de "*French speaking*," "*French Canadians*," etc. ? 5. Outre les instructions imprimées, quelles instructions et explications pratiques ont été données aux officiers, commissaires et énumérateurs, à l'égard du dénombrement de l'élément français de la population, ou des personnes d'origine ou de nationalité française ? 6. Le dénombrement de la population française en 1891 a-t-il été totalement opéré d'une manière uniforme dans les différents districts, sous-districts et divisions de recensement ? 7. Y a-t-il raison de penser, d'après un examen direct, une connaissance personnelle des choses, ou une critique statistique, que les chiffres donnés comme représentant le nombre d'habitants français, sont notablement inférieurs au nombre réel dans quelques ou plusieurs états du dénombrement de 1891 ? 8. Les feuilles remises par les énumérateurs ont-elles été examinées par les commissaires et officiers, ainsi qu'au bureau central sous la surveillance et la responsabilité du surintendant, en vue de s'assurer de leur exactitude et d'en corriger les erreurs apparentes ? 9. Quelque officier ou le surintendant a-t-il remarqué qu'il y avait des différences anormales et très importantes dans le dénombrement de la population française entre le recensement de 1891 et les séries statistiques des recensements antérieurs ; et s'est-on donné la peine d'élucider la sérieuse question à laquelle donnait lieu ce désaccord surprenant ? 10. Peut-on offrir quelque explication raisonnable des données de 1891, d'après lesquelles la population française paraît avoir éprouvé une décroissance extraordinaire, notamment dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ontario et les Territoires ? 11. Existe-t-il des causes locales ou accidentelles qui puissent expliquer les énormes écarts qui se seraient produits dans la multiplication de la race française, si les chiffres du recensement de 1891 étaient exacts, en ce qui concerne, par exemple, l'Ile du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ? 12. A-t-il été pris des mesures pour se rendre compte de la cause et de l'étendue de ces constatations si étranges ? Si non, pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Si oui, quelles mesures ont été prises, et quel en a été le résultat ? 13 Le surintendant du recensement de 1891 a-t-il pris connaissance de l'objection énergique élevée contre la reconnaissance des chiffres extraordinaires de 1891, qui ont été donnés comme représentant le nombre réel des Français en Canada ? Et s'est-il livré à quelque sérieuse investigation au sujet de cette question importante ? Si tel est le cas, à quelles conclusions est-il arrivé par son étude statistique ? 14. Que les dits renseignements soient accompagnés des instructions données aux énumérateurs pour le recensement de 1881 et pour celui de 1891. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Tassé*..... .. .... *Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie du rapport de l'honorable juge Wetmore, chargé, en vertu d'une commission royale, de faire une enquête sur certaines accusations formulées contre Lawrence W. Herchmer, commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 3 mars 1893.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la suspension de M. Edward Hackett, inspecteur des pêcheries, Ile du Prince-Edouard, en 1892, et copie des accusations portées contre lui, de l'autorisation donnée au commissaire de l'Ile du Prince-Edouard de faire la preuve de ces accusations, de la preuve produite, et du rapport du ministre de la marine à ce sujet ; aussi, copie de toutes lettres, correspondance, ordres ou rapports concernant la réinstallation de M. Hackett. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Davies*..*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Etat donnant le montant d'argent dépensé depuis la confédération sous chacun des chefs suivants :—*(a)* Traitement du gouverneur général. *(b)* Frais de voyages du gouverneur général. *(c)* Rideau Hall—Edifices—Compte du capital et entretien ; Rideau Hall—Terrains—Compte du capital et entretien. *(d)* Fournitures de toute espèce pour Rideau Hall. *(e)* Allocation au gouverneur général pour combustible et éclairage. *(f)* Tous autres comptes se rapportant à la charge de gouverneur général. *(g)* Tous autres comptes se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. *(h)* Montant total des dépenses de toute espèce depuis la confédération se rapportant à la charge de gouverneur général. *(i)* Montant total des dépenses de toute espèce se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Mulock.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

50. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents échangés entre les départements de l'agriculture et le haut-commissaire du Canada à Londres, la chambre impériale de commerce ou tous autres fonctionnaires de corps autorisé concernant l'interdiction du bétail canadien dans les ports du Royaume-Uni, depuis le 20 octobre dernier. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Sproule*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

51. Arrangement effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

51*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, demandant copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

51*b*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster ..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

51*c*. Autre réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893.—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 25 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

52. Documents relatifs à la conférence tenue à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis en février 1892, concernant les divers sujets y mentionnés. Présentés le 7 mars 1893.—*Honorable G. E. Foster.*

Imprimés pour les documents de la session seulement.

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er mai 1893—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres, les ci-devants agents financiers anglais du Canada à Londres, et la banque de Montréal, au sujet du récent changement d'agent à Londres. Présentée le 7 mars 1893. —*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*

54. Copie d'un ordre en conseil du 17 janvier 1893, autorisant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis pendant l'année 1893, pour l'achat de boitte, glace, lignes et autres fournitures, le transbordement du poisson et l'expédition des équipages. Présentée le 7 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Pas imprimée.*

55. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement (limitée), à la date du 31 décembre 1892. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

56. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture ou tout fonctionnaire sous lui ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement de la Colombie-Britannique, les maires des cités de Victoria et de Vancouver, les officiers de santé fédéraux des ports de Victoria et Vancouver, au sujet de l'introduction de la petite vérole à Victoria et à Vancouver en mai et juin 1892 par les paquebots-poste du Japon et de la Chine. Présentée le 9 mars 1893.—*Honorable M. McInnes*.....*Pas imprimée.*

57. Relevé des demandes d'enregistrement, aux termes du chapitre 131 des Statuts Revisés du Canada, "Acte concernant les Unions Ouvrières". Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893, pour un état donnant en détail les dépenses faites depuis la dernière session pour sondages dans le détroit de Northumberland afin d'obtenir des données sur le coût probable d'un tunnel sous-marin ; aussi, copie de tous contrats, télégrammes, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à ces sondages ou à ces dépenses. Présentée le 15 mars 1893.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893, pour copie de requêtes, lettres, etc., relativement au changement de place du bureau de poste de Notre-Dame du Rosaire. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

59*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, documents et lettres concernant la demande faite durant les six dernières années pour un service postal plus considérable au bureau de poste de Harkaway. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance et requêtes, demandant le changement du bureau de poste de Saint-Sébastien, comté de Beauce, ainsi que copie du rapport de l'inspecteur des postes s'y rapportant. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Godbout*.....*Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de tous comptes, lettres, reçus et autres documents ayant rapport à la réclamation de Charles I. Labrie, de Lévis, pour services professionnels pour expropriation lors de la construction de l'embranchement Saint-Charles du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Frémont*...*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des pétitions des conseils de comtés et autres corporations municipales, demandant que les chemins de fer contrôlés par l'Etat soient obligés de construire des ponceaux sur les cours d'eau naturels traversant leurs lignes, et de toute correspondance s'y rattachant. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Casey.* *Pas imprimée.*

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toutes communications, mémoires, etc., adressés à Son Excellence en conseil, au gouvernement du Canada, ou à aucun de ses membres, depuis 1888, demandant l'octroi d'une subvention fédérale à la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, afin de lui permettre de prolonger sa ligne depuis Coehill vers le nord. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Corby.* *Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, pétitions et papiers en la possession du gouvernement, concernant le désaveu du chapitre 1 des Actes de la Nouvelle-Ecosse, intitulé : "An Act to amend and consolidate the Acts relating to Mines and Minerals," y compris toute pétition de David McKeen, écr, M. P., et autres, au sujet du dit acte. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Weldon*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1892 au 1er janvier 1893, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1891 au 1er janvier 1892. Présentée le 21 mars 1893.—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., adressés au gouvernement au sujet des meilleurs moyens à prendre pour empêcher la propagation du choléra. Présentée le 23 mars 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893—Copie de toutes correspondances entre le ministère de la justice et l'honorable J. G. Bossé, juge de la cour du banc de la reine, se rapporta t au procès et à la condamnation de R. H. McGreevy et O. E. Murphy, accusés de conspiration pour fraude ; de toutes recommandations et de tous rapports faits par le dit honorable J. G. Bossé au sujet de la condamnation des dits Murphy et McGreevy et de la commutation de la sentence de R. H. McGreevy ; et de l'ordre de commutation de sentence de R. H. McGreevy, et des requêtes, lettres, etc., au sujet de cette matière. Présentée le 24 mars 1893.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 février 1893 : 1. Copie de l'instrument instituant une commission royale chargée de recueillir des données certaines concernant le fonctionnement et les effets de la prohibition législative de la vente des boissons enivrantes. 2. Copie de toutes instructions destinées à guider cette commission, ou données sous l'autorité du gouvernement. 3. Copie de tous documents et statistiques fournis à la commission par quelque département du service civil ou officier du gouvernement, et contenant des informations ou suggestions relatives aux matières sur lesquelles elle avait à faire enquête et rapport. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. Vidal*.....*Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture et tout fonctionnaire sous lui, ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique et l'ingénieur fédéral local, relativement à l'établissement d'une quarantaine convenable à Albert-Head ou William-Head, Colombie-Britannique. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. McInnes (Victoria)*.....*Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie des instructions royales de Sa très Gracieuse Majesté la reine à Son Excellence lors de sa nomination à sa haute fonction. Présentée le 20 mars 1893.—*Honorable M. Wark.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes correspondances échangées entre M. Robertson, commissaire d'industrie laitière pour le Canada, et le département de l'agriculture, concernant une certaine résolution passée par un comité du Bureau de commerce de Bristol, Angleterre, pour empêcher d'accepter comme "fromage canadien" du fromage désigné par le dit comité sous le nom de "*French cheese*" et fabriqué dans la province de Québec ; copie de tous discours, lettres, rapports du dit M. Robertson, commissaire d'industrie laitière, sur la valeur des fromages fabriqués dans les provinces de Québec et d'Ontario. Présentée le 25 mars 1893.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

71. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie des réclamations présentées par MM. F. B. McNamee et Cie, entrepreneurs, au sujet desquelles des recommandations ont été faites par un comité spécial de la Chambre des communes en juin 1877, et de tous rapports, ordres en conseil et autres papiers s'y rapportant. Présentée le 28 mars 1893.—*Sir Hector Langevin*.....*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance et rapports adressés au gouvernement entre les années 1876 et 1893, au sujet du récif de Lurcher, situé à l'entrée de la Baie de Fundy, et des moyens suggérés pour protéger la navigation dans ces parages. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Bowers*.....*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance concernant la réclamation de M. Lauchlin McDougall, du comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, pour une allocation de retraite, ainsi que les montants qui lui ont été payés à titre de gardien de phare à Saint-Paul et Ingonish, donnant les montants séparément pour chaque année. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Fraser*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Fin.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893—Copie de toutes soumissions, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement et ses agents et toutes autres personnes, concernant le contrat donné pour la réparation du steamer *Quadra*. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Prior*.. ....*Pas imprimée.*

75. Etat des baptêmes, mariages et sépultures, pour l'année 1892, dans les districts de Bellechasse, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Iberville, L'Islet, Montmagny, Ottawa et Saguenay. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... .... *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1893, pour un état de compte faisant voir le montant allégué avoir été irrégulièrement retenu, et plus tard remboursé par William Ellis, surintendant du canal Welland, et non donné dans une réponse à une adresse du Sénat du 17 juin 1891. Présentée le 28 mars 1893.—*Honorable M. McCallum.* *Pas imprimée.*

77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 février 1893, pour une liste donnant les noms de toutes les personnes employées permanemment ou temporairement à la douane de Montréal le premier janvier 1868 ; aussi, une liste semblable des personnes ainsi employées le premier janvier dernier, avec indication dans les deux cas, de l'âge, de la nationalité, de la religion, du salaire, de l'occupation et de la date de nomination de chacune d'elles. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Bellerose*.. ....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

[No. 8—1893.] *Prix :* 20 *centins.*

A Son Excellence le très honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston, dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne, Chevalier Grand'-Croix du très honorable Ordre du Bain, Gouverneur général du Canada et vice-amiral d'icelui, etc.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des Statuts revisés, j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Respectueusement soumis,

J. ALD. OUIMET,

Ministre des travaux publics.

Ottawa, 9 février 1893.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Abercrombie	Quai	xxi	13, 48
Actes du parlement	Concernant les travaux publics	xvi	219
Agassiz	Ferme expérimentale	xvii	7, 35
Agnès, Lac Mégantic	Jetée	xxiv	14, 69
Almonte	Bureau de poste, etc	xxii	4, 9, 28, 231
Amherst	do		3, 8, 230
Amherstburg	do		3, 8, 231
do	Port	xxii	18, 75
Anderson's Hollow	do		13
Annapolis	Bureau de poste	xxi	3, 8, 23, 230
Annexe n° 1	Rapport du comptable		3
Anse à l'Eau (Tadoussac)	Jetée	xxiv	14, 75
Anse Saint-Jean	Quai	xxiv	14, 68
Anticosti, Ile d'	Service télégraphique	xxv	20, 167
Antigonish	Bureau de poste	xvi	3, 8, 230
Arc, Rivière de l'	Pont	xx	19, 83
Arichat	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Bureau de poste		8
Arichat-Ouest	Brise-lames	xx	13, 60
Arisaig	Jetée	xx	13, 48
Arts, Galerie nationale des beaux		xvi	185
Ashcroft et Barkerville	Lignes télégraphiques	xxv	20, 165, 181
Aspy Bay	Quai	xxi	13, 49
Aylmer	Bureau de poste		4, 8, 231
Baddeck	do	xxi	3, 8, 23, 230
Baie-Fortune	Brise-lames	xxiii	14, 41
Baie de Fundy	Bureau télégraphique		19, 167
Baie de Gordon	Brise-lames	xx	15, 54
Baie des Français (Pickering)	Dragage	xxii	18, 77
Baie des Pères	Jetée		14
Baie Georgienne	Enlèvement du rocher Robertson		16
Baie Lavallière	Dragage	xxiii	15, 68
Baie Saint-Paul	Quai		14
Bay View	Jetée	xxiii	14, 41
Barkerville, etc	Lignes télégraphiques	xxv	20, 165, 181
Barrie	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 231
Barrington	Pont et quai	xxi	17, 49
Bassins de radoub	Employés, etc	xviii	197
do	Mesures	xviii	223
Bathurst	Edifice public	xix	3, 8, 24, 230
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Battleford	Casernes, etc	xx	6, 11, 35
do	Pont	xx	19, 83
Beaverton	Jetée	xxii	16, 75
Belfast	do	xxiii	14, 42
Belleville	Pont	xxii	16, 76
do	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Bureau de poste		5, 9, 231
Beloeil	Jetées	xxiv	15, 68
Berlin	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 232
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique	xxv	20, 167
Berthier, *en bas*	Cale	xxiv	15, 68
do *en haut*	Brise-glace		14
Big Bay	Charpente à encaissement	xvii	17, 86
Big Pond	Quai	xxi	13, 50

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Birtle	Bureau des terres		11
Bonilla, Pointe de, et Cap Beale, etc.	Lignes télégraphiques	xxv	20, 181
Brae, Port de	Brise-lames	xxiii	14, 42
Brampton	Bureau de poste		5, 9, 232
Brandon	Ferme expérimentale		6
do	Bureau de poste	xix	6, 33
do	Ecole d'industrie		6
Brantford	Bureau de poste		5, 9, 232
do	Salle d'exercice		5
Broad Cove	Quai	xxi	13, 50
Brockville	Edifices fédéraux	xxii	5, 9, 28, 232
Brulé	Quai		13
Buckhorn	Travaux de la Vallée de la Trent		138
Bull's Head	Casernes		6
Burleigh	Travaux de la Vallée de la Trent		138
Burlington, chenal de	Jetée	xxii	16, 76
Cables	Sous-marins de l'Etat		165
Cacouna	Jetée	xxiv	15, 68
Calgary	Casernes	xx	6, 11. 34, 35
do	Edifices publics	xx	6, 11, 34
Campbell's Cove	Brise-lames	xxiii	14, 43
Campbellton	Quai	xx	14, 60
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Canada	Dragueur		89, 97, 110
Canada Creek	Jetée		13
Canal	Vallée de la Trent		138
Cap-Beale, etc	Lignes télégraphiques	xxv	20, 181
Cap-Breton	Service télégraphique	xxv	171
Cap de Sable,	Lignes télégraphiques	xxv	19, 167, 172
Cap de Sable, Ile du	Quai	xxi	13, 50
Cap-Tourmentin	Port	xix	14, 61
Caraquette	Port	xx	14, 61
Cardigan-Nord	Jetée	xxiii	14, 45
Carillon	Bureau du revenu de l'intérieur		4
Carleton	Bureau de poste	xix	3, 8, 230
do	Quai	xxiv	15. 68
Carleton Place	Bureau de poste	xxii	5, 9, 290
Carillon, Station de	Rivière Ottawa		129, 173
Casernes de la police	En général		7, 35
Casernes en général	Police à cheval	xx	7, 35
Castor, Rivière du		xx	13, 49
Cayuga	Bureau de poste		5, 9, 232
Challenge	Dragueur		92, 105, 112
Charlottetown	Edifice fédéral	xxiii	3, 8, 24, 230
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Chatham, N.-B	Edifices publics	xix	3, 8, 25, 230
do Ont	Bureau de poste		5, 9, 232
do Escuminac, N.-B	Réseau télégraphique	xxv	20, 173
Chats, Station des	Rivière Ottawa		130, 133
Chaudière, Station de la	do		129, 133
do	Ponts		19, 130, 133
Chauffeurs, etc	Noms, etc., salaires	xviii	37, 192
Chenal de la navigation	Fleuve Saint-Laurent		15,95,106,113
Chenaux, etc	Ontario	xxii	16, 75, 83
Chenaux, Station des	Rivière Ottawa		130, 133
Cheticamp	Dragage	xxi	13, 51
do	Lignes télégraphiques		19, 167
Chezzetcook-ouest	Quai		13
Chicoutimi	Hôpital de la Marine		4, 2, 31
do	Mur de soutènement	xxiv	15, 68
Chipman's Brook	Jetée		13
Church Point	Brise-lames	xx	13, 51
Chûtes Fénélon	Réparations aux glissoires		138
Clapperton, chenal de	Enlèvement de roc	xxii	16, 76
Clifton, N.-B	Brise-lames	xix	14, 61
do I.P.-E	do	xxiii	14, 43
Clyburn Brook	Améliorations du chenal	xxi	13, 52
Coaticook	Edifice public		4, 8, 231
Cobourg	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 232
do	Port	xxii	18, 76

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Cocagne	Quai	xx	14, 62
Collin, Baie de	Dragage	xxii	18, 76
Collingwood	do	xxii	6, 18, 76
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Colombie-Britannique	En général	xvii	7, 35
do	Service télégraphique	xxv	20
Columbia, Rivière	Améliorations du chenal	xvii	16, 84
Contrats adjugés	Rapport sur	xvii	203
Cornwall	Bureau de poste	.....	5, 9, 232
Correspondance	Du département	xvii	211
Côteau Landing	Jetée	xxiv	15, 69
Côte-du-Major, Parc de la	Améliorations	xix	5, 31
Coulonge, Rivière	Réparation à la glissoire	.....	19, 131, 133
Cour Suprême, Ottawa	Edifice	.....	5
Courtney, Rivière	Travaux de protection	xvii	16, 85
Coutts	Casernes	.....	6
Cow Bay	Brise-lames	xx	13, 52
Cowichan, Rivière	Améliorations au chenal	xvii	16, 85
Cribbins' Point	Quai	xxi	13, 52
Crique-Gauthier	Dragage	xviii	18, 49
Curateur, Rapport du	Galerie des Beaux-arts	xvi	185
Dalhousie	Bureau de poste	xix	3, 8, 25, 230
do	Quai	xx	14, 62
Dartmouth	Edifice public	xxi	3, 23
Déboursés	Dragueurs	xvii	96
Deloraine	Bureau des terres	.....	11
Dépenses	Etat annuel des	xviii	3, 229
Descousse	Dragage, etc	xxi	17, 53
Diable, Ile au	Brise-lames	.....	13
Digby	Jetée	xxi	13, 53
Divers	Dépenses pour le télégraphe	.....	20
Dragage	En général	xvii	17, 18, 88
do	Outillage	xvii	17, 95
do	Rapport sur	xvii	88
Dragueurs	Réparations	xvii	17, 96
Dufferin, Pont	Ottawa	.....	19, 130, 13g
Dundas	Bureau de poste	.....	5, 9, 232
East-Bay	Quai	xxi	13, 53
Eatonville	Ouvrages de protection	.....	13
Eau	Edifices fédéraux	.....	5
Eclairage	do	.....	5
Ecluses et barrages		xviii	13, 16, 59
Economy	Jetée	.....	13
Edgett's Landing	Quai	xx	14, 62
Edifices du parlement	Ottawa	xxiii	5, 29, 232
Edifices fédéraux	Charlottetown	xxiii	5, 8, 24, 230
do	Dépenses générales	xvii	8, 12, 230
do	Halifax	xxi	5, 8, 23, 230
do	Colombie-Britannique	xvii	7, 12, 95
Edifices publics	Nouvelle-Ecosse	xxi	3, 8, 23, 230
do	Leur construction et leur entretien	xxvii	3, 8, 23
do	En général	.....	7
Edmonton	Edifices publics	.....	6, 11
do	Dépôt d'immigrants	xx	6, 34
Entretien	Edifices publics à Ottawa	xviii	5, 29
Escuminac	Lignes télégraphiques	.....	18, 167
Esquimalt	Bassin de radoub	xviii	16, 85, 223
Esquimaux, Pointe aux	Service télégraphique	xxv	165
Etang du Nord	Travaux	.....	15
Etat annuel	Dépenses	.....	3
Farnham-Ouest	Bureau de poste	.....	4
Fénélon, Chutes	Réparations aux glissoires	.....	138
Fonctionnaires principaux	Ministère des travaux publics, 1841 à 1893	xxi	189
Fort Macleod	Casernes et douane	xx	6, 11, 35, 233
do	Pont	.....	19, 83
Fort Saskatchewan	Casernes	xx	6, 35
Français, Baie du (Pickering)	Dragage	xxii	18, 77
do Rivière des	Brise-lames	xx	13, 53
Fraser, Rivière	Améliorations du chenal	xvii	16, 18, 85
Fraserville (Rivière-du-Loup)	Bureau de poste	xxii	4, 26

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Frédericton	Bureau de poste	xix	8, 25, 230
Galerie Nationale des Beaux-arts	Rapport	xi	5
Galt	Bureau de poste		5, 9, 232
Gananoque	Douane		5, 9, 10, 232
do	Dragage	xxii	18, 77
Gardiens	Noms, salaires	xviii	8, 37, 192
Gaspé	Ouverture de la navigation	xix	214
Gatineau, Rivière	Glissoires et estacades		19, 131, 133
Gaz	Edifices fédéraux		143
George McKenzie	Dragueur		91, 100, 111
Georgetown	Jetée, dragage	xxiii	17, 43
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Georgeville	Quai	xxi	13, 54
Glissoires et estacades	Perception des droits	xxiv	18, 149
do do	Rapport du percepteur, etc	xxiv	149
do do	Rapport sur la région de Newcastle	xxv	10, 137
do do	do do d'Ottawa	xxv	19, 129
do do	do do du Saguenay	xxv	18, 145
do do	do du personnel		150
do do	do sur la région du Saint-Maurice	xxv	18, 141
Goderich	Bureau de poste		5, 10, 232
do	Jetée	xxii	16, 18, 77
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	xxv	20, 169
Gauthier, Crique	Dragage	xviii	18, 49
Goulet du Sud	Quai	xxi	13, 59
Grand-Détroit	do	xxi	13, 54
Grand-Falls, N.-B	Barrage	xviii	14, 66
Grand-River	Pont York		19
Grande-Rivière	Améliorations	xxiv	15, 69
Great-Village	Quai		13
Grosse-Ile	Quarantaine et quai	xxiii	4, 26, 15, 69
do	Service télégraphique		20, 167
Gray, Ile de	Brise-lames	xix	14, 63
Guelph	Bureau de poste		5, 10, 232
Halifax	Edifice fédéral	xxi	3, 8, 23, 230
do	Entrepôt de vérification	xxi	3, 8, 230
do	Bassin de radoub	xviii	13, 223
do	Dépôt d'immigrants	xxi	3, 8, 24
do	Pénitencier		3, 230
do	Navigation, etc	xix	214
Hall's Harbour (Port de Hall)	Jetée		13
Hamilton	Dragage	xxii	16, 77
do	Bureau de poste	xxii	5, 10, 29, 232
do	Salle d'exercices militaires		5, 10
Hampton	Dragage	xx	17, 65
Harbourville	Brise-lames		14, 61
Higgins' Shore	Jetée	xxiii	14, 43
Hull	Bureau de poste		4, 8, 231
Hurd's Point	Jetée		14
Ile au Renard	Charpente à encaissement		13
Ile de Gray	Brise-lames	xix	14, 63
Ile de Pictou	Quais	xxi	13, 57
Ile de Pierre	Brise-lames	xx	13, 59
Iles de la Madeleine	Service télégraphique		20, 167
Iles Pelées	Lignes télégraphiques		20
Ile Verte	Prolongement de la chaussée	xxiv	15, 69
Imprimerie	Rapport sur		31
Indian-Head	Ferme expérimentale		6, 11
Ingonish-Sud	Port		13
Irish Cove	Quai	xxi	13, 54
Jetées	En aval de Québec		15
Joggins	Brise-lames		13
Joliette	Réparation du bureau de poste		4, 9, 231
Kaministiquia, Rivière	Dragage	xxii	16, 81
Kamloops	Ecole d'industrie des Sauvages	xvii	7, 35
do	Bureau des terres fédérales		12
Kamouraska	Quai		15
Kennebecasis, Rivière	Amélioration du chenal	xx	17, 65
Kincardine	Port	xxii	16, 18, 77

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Kincardine	Ouverture de la navigation	xix	214
Kingston, N.-B.	Quai	xx	16, 18, 78
Kingston, Ont	Enlèvement de batture	xxii	16, 18, 78
do	Bassin de radoub	xviii	16, 78
do	Collège militaire		5, 10
do	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Edifices publics		5, 10, 232
Kingsville	Jetée	xxii	16, 78
Knowlton's Landing	Quai	xxiv	15, 69
Kootenay	Casernes		6
Kutawa	do		7
Lac des Deux-Montagnes	Dragage	xxiii	18, 70
Lachine	Bureau de poste	xxiii	9, 26
do	Bureau du canal		9
Lac Mégantic	Jetée	xxiv	14, 69
Lait, Rivière au	Casernes		7
Laprairie	Bureau de poste		4
do	Mur de soutènement	xxiv	15, 70
L'Ardoise	Brise-lames	xx	13, 55
Lanoraie	Jetée	xxiv	15, 70
Lethbridge	Casernes		11
do	Pont de la rivière du Ventre	xx	19
do	Bureau des terres fédérales		11
Bassin de radoub de Lévis	Rapport	xviii	15, 70, 223
Bateau passeur de Lévis	Quai	xxiv	15, 71
Lignes télegraphiques	Rapport, etc	xxv	19, 165
do	Recettes et dépenses		167
do	Dépenses totales des lignes du St-Laurent	xxiv	20
Lindsay	Bureau de poste		5, 10, 232
Lismore	Quai	xxi	13, 55
Little Current	Creusage du chenal	xxii	16, 78
London, Ont	Edifices publics		5, 10, 232
Londres, Angleterre	Résidence du Haut-Commissaire		7, 233
Long Sault	Quai		15
Longueuil	Quai, dragage	xxiv	15, 18, 71
Louisbourg, Port de	Ouverture de la navigation	xix	214
Louis' Head	Travaux	xx	55
Loutre, Rivière à la	Jetée	xxiii	14, 44
Low Point	Télégraphe		19, 167
Lunenburgh	Bureau de poste		3
Mabou	Améliorations du port	xxi	13, 17, 55
Mâchoire de l'Orignal	Palais de justice		7
Macleod	Casernes	xv	6, 11, 20, 35
Madawaska, Rivière	Jetée, barrages, etc		19, 131, 133
Malbaie ou Murray Bay	Jetée	xxiv	15, 71
Malpèque	Brise-lames	xxiii	14, 44
Manitoba	Edifices	xix	6, 33, 83
do Ports du			5, 16
Margaretville	Brises-lames	xx, xxi	13, 57
Margarie	Jetée	xxi	13, 56
Maria, Pont de la rue	Reconstruction		19, 130, 133
Matane	Jetée, dock	xxiv	15, 71
McNair's Cove	Brise-lames		13
Meaford	Port	xxii	16, 18, 78
Meagher's Beach	Améliorations		13
Meat Cove	Télégraphe		19, 167
Mécaniciens	Noms, salaires, etc	xviii	8, 37, 192
Medicine Hat	Casernes		7, 11
Merigomish	Quai		13
Mille Iles	Creusage des rapides		79
Miller's Landing	Barrage	xviii	86
Minnegash	Port	xxiii	14, 44
Minnedosa	Bureau des terres		11
Modifications de la loi		xx	13, 55
Moidart	Débarcadère		14, 64
Moncton	Bureau de poste		3, 8, 231
Montagne de Bois	Casernes		7
do du Tondre	do		7
Montagne, Station de la	Rivière Ottawa		130, 133
Montague	Bureau de poste		3, 8, 230

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Montréal	Douane	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Salle d'exercices militaires		9
do	Entrepôt de vérification	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Port	xxiv	74
do	Dépot d'immigrants		4, 9
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xxiii	4, 9
do	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Chenal, dragage		95, 106, 113
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Morden	Quai		13
Mousomin	Palais de justice		7, 11, 233
Murray Bay	Jetée	xxiv	15, 71
Nanaïmo	Bureau de poste	xvii	7, 36
do	Port, Rocher Nichol	xvii	16, 86
Napanee	Bureau de poste		5, 10, 232
Nappan	Ferme expérimentale	xxi	3, 24
Nations, Rivière des Petites	Amélioration du chenal	xxii	16, 79
Navigation	Ouverture et fermeture de la	xix	214
Nègre, Pointe du	Brise-lames	xix	14, 63
Neguac	do	xix	14, 64
Neiges, Enlèvement des			5
Neuf-Milles, Crique des	Jetée		14
New-Carlisle, Région de	Glissoires et estacades	xxv	137
Newcastle, N.-B	Bureau de poste	xix	3, 8, 25, 231
Newcastle, Ont	Glissoires et estacades	xxv	19, 137
"New Dominion"	Dragueur		90, 98, 110
New-Glasgow	Bureau de poste		8, 3, 230
New-Westminster	Edifices publics	xvii	7, 12, 36
do	Propriétés publiques		227
do	Quai		17
Niagara, Chutes	Bureau de poste		5, 10, 232
Nicolet, Rivière	Ouvrages de protection du port	xxiv	15, 18, 71
Nicomeckle, Rivière	Nettoyage du chenal	xvii	17, 86
Nipissirg	Dragueur		92, 101, 111
Noire, Rivière	Jetée	xix	14, 19, 131, 133
Nouveau-Brunswick	Edifices publics	xix	3, 14, 26, 60, 230
Nouvelle-Ecosse	Service télégraphique	xx	48, 164
Oakville	Améliorations	xxii	16, 18, 79
Oignons, Lac aux	Casernes		7
Oiseaux, Iles aux	Débarcadère	xxi	50
Ontario	Dragueur		92, 104, 112
Ontario	Service télégraphique		20
Orangeville	Bureau de poste		5, 10, 232
Orillia	Edifice public	xxii	5, 29
Oromocto, Bttures d'	Barrage	xviii	14, 64
Ottawa	Ferme expérimentale centrale	xxii	5, 10, 29
do	Musée géologique	xxii	5, 29, 232
do	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall	xxii	6, 30, 233
do	Parc de la Côte du Major	xix	5, 31
do	Edifices du parlement	xxiii	5, 29, 31, 232
do	Terrains do	xxii	5, 31
do	Bureau de poste		5, 232
do	Imprimerie		5, 232
do	Edifices publics, etc		5, 232
do	Cour suprême		5
do	Bloc Langevin, palais administratifs		5
do	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts	xvii	5, 31
Ottawa, Rivière	Dragage	xxii	16, 18, 79
do Travaux de la rivière	Glissoires et estacades		19, 20, 129
Owen-Sound	Port	xxii	16, 18, 79
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Pacific	Dragueur		94, 108
Parry-Sound, District de	Améliorations du chenal	xxii	16, 79
Pembroke	Bureau de poste		5, 10
Penitencier	Halifax		3, 230
Perce	Ouverture de la navigation	xix	214
Percepteur des droits de glissoires ou estacades	Rapport	xxiv	18, 149

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Perdrix, Ile aux	Quarantaine de Saint-Jean, N.-B	xix	3, 14, 67
Personnel	Glissoires et estacades	xxv	160
Peterborough	Douane	xxii	5, 10, 31, 233
Petewawa, Rivière	Barrages, glissoires, estacades, etc		19, 131,133
Petite-Nation	Améliorations		16
Petrolia	Bureau de poste	xxii	6, 31
Pickering (Baie des Français)	Dragage	xxii	18, 77
Picton, Ont	Bureau de poste		6
do	Dragage	xxii	80
Pictou, N.-E	Port, dragage, etc	xxi	17, 57
do	Hôpital de la marine		3, 8
do	Ouverture de la navigation, etc	xix	214
do	Quarantaine	xxi	3, 8, 24
Pincher Creek	Casernes		7
Place-Cartier	Entretien		19
Pointe-aux-Esquimaux	Service télégraphique		20
Pointe à Valois	Quai		15
Pointe-Nepean	Entretien		19
Pointe-Saint-Pierre	Enlèvement d'un récif		15
Pont Dufferin	Ottawa		19, 130, 133
Ponts et Chaussées		xxiv	19, 72, 74, 83, 130
Portage du Fort	Stations de glissoires		130, 133
Port-Arthur	Depôt d'immigrants		6
do	Bureau de poste	xxii	6, 10, 32
do	Port		16
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Port-Colborne	Bureau de poste		6, 10, 233
Port-Crédit	Dragage	xxii	18, 80
Port-Dover	Ouverture de la navigation	xix	214
Port-Elgin	Brise-lames	xxii	16, 80
Port-George	Port		13
Port-Hood	Port, Brise-lames, etc	xx	13, 17, 58
Port-Hope	Jetée, etc	xxii	16, 18, 80
do	Bureau de poste		6, 10, 232
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Portland	Bureau de poste	xix	8, 25, 231
Port-La Tour	Canal, etc	xii, xvi	14, 67
Port-Lorne	Brise-lames	xx	13, 58
Port-Maitland	Port	xx, xxi	13, 58
Port-Selkirk	Jetée	xxiii	14, 45
Pot-au-Beurre	Dragage	xxiii	15, 68
Ports, I.P.-E	En général	xxiii	14, 17, 41
do N.-B	do		14
do P. Q	do	xxiv	14, 18
do Man	do	xix	16, 18
do T.N.-O	do	xx	16
do N.-E	do	xxi	13, 48
do Ont	do	xxii	16, 75
do C.-B	do	xvii	16, 18
do et Rivières	do		17
Portsmouth, N.-B	Bureau de poste		3
Port-Stanley	Ouverture de la navigation	xix	14
do	Jetée	xxii	16, 81
Pownal	Jetée, dragage	xxiii	17, 45
Prescott	Edifices publics		6, 10, 233
Priestman	Dragueur		94
Prince-Albert	Douane, etc	xx	7, 11, 35, 233
do	Bureau des bois et des terres de la couronne		7
do	Dépôt d'immigrants		7
do	Casernes de la police à cheval		7
Prince-Edouard, Ile du	Edifices publics	xxiii	3, 8, 24, 230
Prince-Edward	Dragueur		90, 99, 110
Provinces Maritimes	Service télégraphique	xxv	19, 172
Propriétés	Achetées et vendus		207
do	Louées		208
Propriétés publiques, Colombie-B	Valeur		227
Pubnico-Ouest	Travaux		13
Quaco	Brise-lames	xix	14, 65
do Ouest	Barrage	xviii	14, 65

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Québec	Citadelle	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Bureau du commis des travaux		4
do	Bureau des mesureurs de bois	xxiii	4, 9, 27
do	Douane		4, 9, 231
do	Dragage		18
do	Salle d'exercices militaires		4
do	Entrepôt de vérification	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Dépôt d'immigrants		4
do	Bureau du revenu de l'intérieur		4
do	Ouverture et clôture de la navigation	xix	214
do	Observatoire		4, 9
do	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 27, 231
do	Anciens terrains du parlement		4
do	Quai de la Reine	xxiv	15, 71
do	Télégraphes	xxv	20, 176
do	Bureau de poids et mesures		4
Queen	Dragueur		93, 103, 112
Recettes et dépenses	Service télégraphique		167
Red Deer	Ecole d'industrie	xx	7, 34
do	Bureau des terres		11
Régina	Casernes, etc	xx	7, 35
do	Chambre du conseil	xx	7, 35
do	Palais de justice	xx	12, 35, 233
do	Prison et asile		7, 233
do	Nouvelle résidence du gouverneur	xx	7, 12, 35
do	Dépôt d'immigrants	xx	7, 35
Relevés hydrographiques et examens	Liste des localités		87
Renard, Île au	Charpente à encaissement		13
Richibouctou	Port	xix, xx	14, 17, 65
Rideau Hall	Ottawa	xxii	6, 30, 232
Rimouski	Quai	xviii	15, 72
Rivière Blanche	Quai	xxiv	15, 72
do des Prairies	Améliorations		15
do du Lièvre	Ecluse, etc	xviii	15, 72
do du-Loup	Bureau de poste	xxii	4, 26
do Kennébecasis	Approfondissement du chenal	xx	17, 65
do L'Assomption	Nettoyage du chenal	xxiv	15, 72
do Mattawin	do	xxiv	15, 72
do de la batture Maccinac	Enlèvement d'obstructions	xxiv	15, 72
do Nicolet	Dragage		18
do Ottawa	Chenal		16, 18
Fleuve Saint-Laurent	Chenal pour navires		15,95,106,113
Rivière Saint-Louis	Améliorations		15
do Saint-Maurice	Dragage, etc	xxiv	15, 72
do Vermillon	Barrage à la Chute aux Iroquois	xviii	19, 73
do Yamaska	Barrage	xviii	15, 18, 73
do des Français	Brise-lames	xx	13, 53
do de La-Pluie	Améliorations		16
do du-Loup (Fraserville)	Bureau de poste	xxii	4, 26
do Fraser	Améliorations du chenal	xvii	16, 18, 85
do Gatineau	Glissoires et estacades		19, 131, 133
do Rouge	Dragage	xix	18, 83
Rocher Capitaine	Station, glissoires de la rivière Ottawa		130, 133
do	Port de Nanaïmo	xvii	16, 86
Rondeau	Jetées	xxii	16, 81
Round Hill	Travaux	xviii	13, 59
Rustico-Nord	Ouverture de la navigation	xix	214
Rustico-Sud	Brise-lames	xxiii	14, 45
Saint-Albert	Casernes	xx	7, 35
Sainte-Anne de la Pérade	Dragage	xxiv	15, 74
Sainte-Anne des Monts	Charpente à encaissement	xxiv	15, 74
Sainte-Anne du Saguenay	Quai	xxiv	15, 74
Sainte-Catherine	Bureau de poste	xxii	6, 10, 32, 233
Saint-Henri	do		4
Saint-Hyacinthe	do	xxiii	4, 27
Saint Jean, N.-B.	Bureau des examinateurs du service civil	xiv	3, 28
do	Douane	xix	3, 4, 8, 25, 231
do	Bureau du revenu de l'intérieur		4
do	Hôpital de la marine	xiv	4, 8, 26, 231
do	Ouverture de la navigation	xix	214

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Saint-Jean, N.-B.	Bureau de poste	xiv	4, 8, 26, 231
do	Caisse d'économie	xiv	4, 8, 26
do (Pointe du Nègre)	Travaux du port	xix	14, 63
do Rivière	Améliorations de la navigation	xx	14, 66
Saint-Jean, P.Q.	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Bureau de poste		4, 9, 231
Saint-Jérôme	Edifice public	xxiii	4, 9, 27, 231
Saint-Laurent	Quai		15
Saint-Laurent, Fleuve	Chenal de la navigation	xxiv	14, 74, 95, 106
Saint-Laurent, Golfe	Service télégraphique	xxv	20, 169
Saint-Louis	Dragueur		93, 102, 111
Saint-Martin	Bureau de poste		4, 231
Saint-Maurice, Région du	Glissoires et estacades	xxv	18, 20, 141
do do	Travaux		142
Saint-Michel	Quai	xxiv	15, 75
Saint-Paul	Ecole d'industrie des sauvages		6
Saint-Pierre, Baie	Brise-lames	xxiii	14, 46
do do	Ouverture de la navigation	xix	215
do do	Creusage du canal		170
Saint-Stephen, N.-B	Bureau de poste		4, 8, 231
Sainte-Thérèse	do		4, 231
Saint-Thomas	do		6, 10, 233
Saguenay, Région du	Glissoires et estacades	xxv	18, 145
Saltcoats	Bureau des terres fédérales		12
Samson	Dragueur		95, 109
Sapeurs, Pont des	Ottawa		19, 130, 133
Sarnia	Ouverture de la navigation		215
Saulnierville	Jetée		13
Sault Sainte-Marie	Ouverture de la navigation		215
do	Charpente à encaissement		16
Saint-Vincent de Paul	Pénitencier	xxiii	4, 9, 27
Saint-Zotique	Quai	xxiv	15, 75
Service général	Colombie-Britannique		18
Shédiac (Pointe du Chêne)	Ouverture de la navigation		215
Sherbrooke	Bureau de poste		4, 9, 231
Shippegan	Port	xix	14, 66
Skeena, Rivière	Améliorations du chenal	xvii	17, 86
Somas, Rivière	Améliorations	xvii	17, 86
Someries, Service des	Edifices fédéraux	xviii	29
Sorel	Ouverture de la navigation		215
do	Brise-glace	xxiv	15, 73
do	Bureau de poste		4, 9, 231
Souris	Hôpital de la marine	xviii	3
Southampton	Jetée	xxi	16, 82
St. Lawrence	Dragueur		83, 96, 110
Stratford	Edifice public		6, 10, 233
Strathroy	Bureau de poste		6, 10, 233
Sturgeon	Jetée—Dragage	xxiii	17, 46
Summerside	Hôpital de la marine		3
do	Bureau de poste	xvi	8, 230
do	Dragage	xxiii	17, 47
Sussex, N.-B	Bureau de poste	xix	4, 8, 26, 231
Sydney-Nord	do		8, 3, 230
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Sydney-Sud	Reconstruction du quai, quarantaine		3
do	Bureau de poste		3
Tadoussac	Quai	xxiv	14, 75
do	Ouverture de la navigation		215
Téléphone, Service du	Edifices publics		37
Terrains du parlement	Ottawa	xxii	5, 31
Terreneuve	Service télégraphique		20, 165, 168
Territoires du Nord-Ouest	do	xx	6, 20
Thames, Rivière	Dragage	xxiii	18, 81
Thornbury	do	xxii	16, 18, 82
Tignish	Brise-lames	xxiii	14, 47
Tobique, Rivière	Améliorations du chenal	xx	14, 67
Toronto	Bureau des examinateurs du service civil		6, 233
do	Douane, etc	xxii	6, 10, 32, 233
do	Salle d'exercices militaires	xxii	6, 32
do	Entrepôt de vérification	xxii	6, 10, 33, 233

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Toronto	Port	xxii	16, 82
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xxii	6, 10, 33, 233
do	Ecole militaire	.....	6
do	Ouverture de la navigation	.....	215
Tracadie	Port	xix	14, 67
Travaux sur les rivières navigables	.....	xvi	.....
Trenton	Chenal	xxii	18, 83
do	Bureau de poste	xxii	6, 10, 33, 233
Trois-Pistoles	Quai	xxiv	15, 75
Trois-Rivières	Douane	xxiii	4, 9, 28
do	Quai	.....	15
do	Ouverture de la navigation	.....	215
Trout Cove	Brise-lames	xx	13, 59
Truro	Edifices publics	.....	3, 8, 230
Tynemouth, Crique	Brise-lames	xix	14, 67
Valleyfield	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 28, 331
Vancouver	do	xvii	7, 12, 35
Vase-Blanche, Rivière de la	Dragage	xix	18, 83
Ventre, Rivière du,—Lethbridge	Pont	xx	17, 83
Vermillon, Rivière	Glissoires et estacades	xviii	19, 73
Victoria, C.-B	Edifices publics	xvii	7, 12, 36
do C.-B	Casernes, etc	xvii	7, 37
do C.-B	Améliorations du port	xvii	17, 18, 84, 87
do C.-B	Batterie de la Pointe Macaulay	.....	7
do C.-B	Propriétés publiques	.....	227
do C.-B	Lignes télégraphiques	.....	20, 181
do I.P.-E	Jetée	xxiii	14, 47
Vieillard, Rivière du	Pont	xx	19, 83
Walkerton	Bureau de poste	xxii	6, 10, 33, 233
Walton	Brise-lames	.....	13
Whitehead, Ile,—et Grand Détroit	Lignes télégraphiques	xxv	19, 165
Wiarton	Ouverture de la navigation	.....	215
Wellington, Rue	Ottawa	.....	19
Windsor, N.-E	Bureau de poste	.....	3, 8, 230
do Ont	Ouverture de la navigation	.....	215
do Ont	Edifice public	xxii	6, 10, 33, 233
Winnipeg	Edifices publics	xix	6, 11, 33, 233
do	Bureau de poste	xix	6, 11, 34, 233
do	Ouverture de la navigation	.....	215
Winnipeg	Dragueur	.....	94
Woodstock, N.-B	Bureau de poste	xix	4, 8, 25, 231
Writing-on-Stone	Casernes	.....	7
Yamachiche	Jetée	.....	15
Yamaska, Rivière	Barrage	xviii	15, 73
do	Travaux	xxiv	15, 18, 68, 73
Yarmouth	Bureau de poste	.....	13
do Port	Travaux	.....	3, 8, 230
York, Factorie de	Ouverture de la navigation	.....	215

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 6 février 1893.

A l'honorable

JOSEPH ALDRIC OUIMET,

Ministre des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891.

Ce rapport fait mention des travaux les plus importants exécutés sous la direction et la surveillance du département, pendant l'exercice.

Dans les annexes ci-jointes, on trouvera l'état détaillé des dépenses, ainsi que les rapports des fonctionnaires du département, sur l'étendue et la nature des services exécutés, dans la construction, les réparations et l'entretien des édifices publics des ponts, des lignes télégraphiques de l'Etat, des glissoires et des estacades, etc., dans tout le Canada.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont:—

Les édifices publics, leur construction et leur entretien.
Le dragage et les dragueurs.
Les glissoires et les estacades, et la perception de leur revenu.
Les havres et les jetées, leur amélioration et leur construction.
Les ponts et les chaussées.
Les télégraphes.
Les travaux sur les rivières navigables.

Afin de pouvoir plus facilement le consulter, le court résumé suivant des travaux exécutés a été disposé, alphabétiquement, en tant que la chose a pu se faire.

ACTES DU PARLEMENT.

MODIFICATIONS DE LA LOI.—On trouvera à l'annexe n° 18, page 219, une liste des actes passés dans le cours de la dernière session du parlement, relativement aux travaux publics.

BASSINS DE RADOUB.

ANNEXE n° 19.—Cette annexe, page 223, est un état qui indique les dimensions des divers bassins de radoub en exploitation en Canada.

ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUB DE.—On trouvera à l'annexe n° 3, page 85, un rapport sur les opérations de ce bassin.

KINGSTON, BASSIN DE RADOUB DE.—Ce bassin a été terminé et est maintenant en parfait état d'exploitation. Vingt et un vaisseaux de toutes sortes se sont servis du bassin, depuis la date où il a été terminé, en novembre 1891, jusqu'au 30 juin 1892.

(*Voir* annexe n° 3, page 78.)

LÉVIS, BASSIN DE RADOUB DE.—Ce bassin a été sous le contrôle des commissaires du port de Québec jusqu'au mois d'octobre 1890, époque où le département en a pris la direction. Depuis lors, les améliorations, néanmoins, ont été faites, et le bassin a été tenu en bon état. Le dragueur de l'Etat, n° 11, a travaillé pendant 15 jours à améliorer l'entrée du bassin.

(*Voir* annexe n° 3, page 70.)

PERSONNEL.—Annexée à ce rapport, à la page 197 de l'annexe n° 14, se trouve une liste qui donne l'âge, la date de la nomination, le traitement de tous les employés préposés aux bassins de radoub.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

EDIFICES.—Des édifices publics ont été agrandis, améliorés, réparés ou installés, aux endroits suivants dans le cours du dernier exercice :—

Ferme expérimentale, Agassiz,	Douane, Victoria,
Ecole industrielle, Kamloops,	Casernes de la batterie "C," Victoria,
Bureau de poste, etc., Nanaïmo,	Refuge des immigrants, Victoria,
Edifice public, New-Westminster,	Edifice public, Victoria.

Comme le premier entrepreneur n'a pu exécuter les travaux, le contrat pour la construction du bureau de poste de Vancouver a été de nouveau adjugé. On a fait l'acquisition d'un emplacement pour la nouvelle salle d'exercice et on a passé contrat pour l'érection de l'édifice.

(*Voir* annexe n° 1, page 7, et n° 2 pages 35-37.)

PORTS ET RIVIÈRES.—Pour faciliter la navigation et la rendre plus sûre, on a enlevé des obstacles au moyen des dragueurs et autrement, dans les ports et les rivières suivants :—

Rivière Columbia,	Havre de Nanaïmo,
do Courtney,	Rivière Nicomeckel,
do Cowichan,	do Skeena,
do Fraser,	do Somas.

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES.—A l'annexe n° 20, page 227, se trouve un état, préparé par M. F. C. Gamble, ingénieur résidant, Colombie-Britannique, qui indique le nombre et la valeur des propriétés que possède le gouvernement dans la ville de New-Westminster.

CONTRATS.

L'ANNEXE n° 15, page 203, contient un état qui indique les contrats passés, les propriétés achetées et vendues, et les propriétés dont le département a été locataire ou locateur pendant l'exercice.

CORRESPONDANCE.

L'ANNEXE n° 16, page 211, donne un état de la correspondance officielle du département, avec celle de ses principaux fonctionnaires de 1867 au 30 juin 1892.

DÉPENSES.

ANNEXE n° 1.—Cette annexe est un état succinct fait par le comptable du département et qui indique les dépenses des divers services pendant le dernier exercice.

L'ANNEXE n° 21, pages 229 à 234, est aussi un état préparé par le comptable donnant en détail toutes les dépenses faites en rapport avec les réparations, etc., de tous les édifices publics sous le contrôle du département, pendant le dernier exercice.

DRAGUEURS.

DRAGAGE.—On trouvera à l'annexe n° 3, de la page 88 à la page 126, le rapport sur les opérations des divers dragueurs dans les différentes provinces, et à l'annexe n° 1, pages 17-18, l'état des dépenses faites à ce titre.

ECLUSES ET BARRAGES.

Des travaux d'agrandissement, de réparations et de construction ont été exécutés, dans le cours du dernier exercice, en rapport avec les écluses, les barrages de prise d'eau et autres barrages qui suivent :—

Barrage de Grandes Chutes, N.-B.
Barrage du débarcadaire de Miller. C.-B.
Barrage et battures d'Oromoctou, N.-B.
Ecluse et barrage de la rivière du Lièvre.
(*Voir* annexe n° 1, pages 13 à 16.
Barrage de Round Hill, N.-E.
Barrage de la rivière Vermillon, P.Q.
Ecluse et barrage de la riv. Yamaska.
Barrage de Quaco-Ouest, N.-B.
Annexe n° 3, pages 59 à 73.)

EDIFICES ET TERRAINS PUBLICS, OTTAWA.

Entretien.—Les services du chauffage, de l'éclairage, des sonneries et de l'eau en rapport avec le parlement et les autres édifices publics de la capitale ont été maintenus avec efficacité tout en tenant compte des améliorations et de l'économie.

On trouvera les détails à l'annexe n° 1, page 5. A l'annexe n° 2, pages 29 à 31. A l'annexe n° 21, page 232.

EDIFICES FÉDÉRAUX.

L'annexe n° 1, de la page 3 à la page 13, renferme un état par provinces, qui indique les sommes employées pour le chauffage, l'éclairage et l'eau des divers édifices publics dans tout le Canada pendant le dernier exercice. (*Voir* aussi l'annexe n° 21, page 230.)

FONCTIONNAIRES.

L'annexe n° 12, page 189, est un état qui donne les noms, avec la date des nominations, etc., des principaux fonctionnaires du ministère des travaux publics, à compter de 1841 jusqu'en 1893.

GALERIE DES BEAUX ARTS.

La collection de la galerie des beaux arts s'est augmentée de deux peintures à l'huile :—

Twilight, par mademoiselle M. A. Bell,
Marine, par Franklin Bromwell,

et d'un buste de grandeur naturelle de L. R. O'Brien, A. R. C., par Hamilton McCarthy, A. R. C.

Voici le nombre de visiteurs qui ont inscrits leurs noms pendant chaque exercice depuis l'inauguration de la galerie :—

1882-83	8,261
1883-84	9,928
1884-85	11,893
1885-86	8,792
1886-87	11,943
1887-88	16,593
1888-89	14,241
1889-90	18,048
1890-91	21,289
1891-92	20,026

Le rapport du curateur se trouve à l'annexe n° 11, page 185.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Rapport du percepteur.—On trouvera à la page de l'annexe n° 8, le rapport du percepteur des droits de glissoire et d'estacades.

Huit états sont annexés à ce rapport, savoir:—

1er Etat indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

2e Etat indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

3e Etats des droits de glissoires et d'estacades de la rivière d'Ottawa, dus depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

4e Etat des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux de l'Ottawa, à percevoir à Ottawa antérieurement, au 1er juillet 1889.

5e Etats des droits de glissoires à percevoir, district d'Ottawa, et pour lesquels des *bons* ont été expédiés à Québec pour être perçus et qui sont restés à percevoir le 30 juin 1892.

6e Etats des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux du Saint-Maurice, à percevoir le 30 juin 1891, et qui restaient à percevoir le 30 septembre 1891.

7e Etat de droits de glissoires produits par les travaux du Saguenay, à percevoir le 30 juin 1892.

8e Etat des droits produits par les travaux de Fenelon Falls, Ontario, à percevoir le 30 juin 1892.

Newcastle, district de.—On trouvera à la page 137 de l'annexe n° 5, une description détaillée des réparations qui ont été exécutées et un état qui indique la quantité de bois passé par la glissoire.

Ottawa, district de.—On trouvera à l'annexe n° 4, page 129, un rapport détaillé sur les travaux exécutés sous la direction du département un état qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Ottawa et ses tributaires.

Saguenay, district du.—Le rapport du surintendant des glissoires de cette région se trouve à la page 145, annexe n° 7.

Saint-Maurice, district du.—Le rapport du surintendant et les détails des dépenses en rapport avec l'entretien des travaux de la région du Saint-Maurice se trouvent à l'annexe n° 6, page 141.

Personnel.—Annexe n° 9, page 160, se trouve une liste qui donne les noms, les dates de nomination, les salaires des personnes employées à toutes les glissoires et estacades du Canada.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Brise-lames.—Les brises-lames des endroits suivants ont été réparés, prolongés ou reconstruits pendant le dernier exercice, savoir:—

Baie-Fortune, ... Campbell's Cove,
Brae Harbour, ... Malpeque.

(*Voir* annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 41.)

EDIFICES.—L'édifice fédéral de Charlottetown et l'hôpital de la marine de Souris ont subi de légères réparations.

(*Voir* annexe n°1, page 3. Annexe n° 2, page 24. Annexe n° 21, page 230.)

JETÉES.—Dans le cours du dernier exercice, les jetées des endroits suivants ont été réparées, reconstruites ou prolongées, savoir :—

Miminegash,	Summerside,
Rustico,	Tignish.

(*Voir* annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 41.)

PORTS.—Des améliorations ont été exécutées dans les ports suivants, savoir :—

Bay View,	Cardigan-nord,
Belfast,	Port Selkirk,
Clifton,	Pownal,
Georgetown,	Rustico (sud),
Rive Higgin,	Baie Saint-Pierre,
Miminegash,	Sturgeon,
Rivière au Vison,	Victoria.

MANITOBA.

DRAGAGE.—Du dragage exécuté dans le but d'améliorer la navigation a été fait à travers la barre située à l'embouchure de la branche occidentale de la rivière Rouge, à 18 milles de Selkirk, et à l'embouchure de la rivière de la Vase-Blanche, à 9 milles à l'ouest de Westbourne, dans le comté de Marquette.

Voir annexe n° 3, page 83.)

EDIFICES.—On a fait l'acquisition d'articles d'installation pour les édifices des endroits qui suivent :—

Brandon, bureau de poste.	Winnipeg, dépôt d'immigrants.
Winnipeg, do do	

(*Voir* annexe n° 1, page 6. Annexe n° 2, page 33.)

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

EMPLOYÉS.—Une liste des mécaniciens, etc., employés dans les édifices publics du Canada, se trouve à l'annexe n° 13, pages 192, ainsi qu'un état qui indique la date de la naissance, la position, la date de la nomination et les salaires.

NAVIGATION, OUVERTURE ET CLOTURE DE LA.

DATES.—A la page 214, annexe n° 17, on trouvera une liste alphabétique des principaux ports du Canada, qui indique la date de la formation de la glace, et partant, de la clôture de la navigation à chaque endroit, en 1891, ainsi que la date de l'ouverture de la navigation en 1892, etc.

Le département doit ces renseignements à l'obligeance des fonctionnaires de la douane à ses ports respectifs.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BRISE-LAMES ET JETÉES.—A chacun des endroits suivants des brise-lames ont été ou commencés, réparés ou prolongés dans le cours du dernier exercice, savoir :—

Rivière Noire,	Ile aux Perdrix,
Cap Tormentin,	Quaco,

Caraquette,
Clifton,
Ile de Gray,
Kingston,
Pointe du Nègre,
Néguac,
Quaco, ouest,
Richibouctou,
Shippegan,
Tracadie,
Tynemouth Creek.

EDIFICES.—Dans le cours de l'exercice le département a été occupé à réparer et à améliorer les édifices publics suivants, savoir :—

Bathurst,
Chatham,
Carleton,
Dalhousie,
Frédéricton,
Newcastle,
Portland, bureau météorologique,
Portland, bureau de poste,
Saint-Jean, douane,
do hôpital de la marine,
do bureau de poste,
Saint-Jean, caisse d'économe,
Sussex, édifice public,
Woodstock, édifice public.

(*Voir* annexe n° 1, page 3. Annexe n° 2, pages 24 à 26. Annexe n° 21, page 230.

PORTS.—Du dragage a été fait aux endroits suivant, savoir :—

Caraquette,
Hampton-Kennebecasis,
Richibouctou,
Rivière Saint-Jean,
do Tobique,

(*Voir* annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 60 à 67.

QUAI.—Deux quais de délestage, et un autre pour des fins générales étaient en voie d'exécution, pendant l'exercice, aux endroits suivants, savoir :—

Campbellton,
Cocagne,
Dalhousie
Edgett's Landing.
Kingston.

(*Voir* annexe n° 3, pages 60-67.)

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BRISE-LAMES.—Dans le cours du dernier exercice des brise-lames ont été commencés, réparés, reconstruits ou prolongés aux endroits suivants ; savoir :—

Arisaig,
Rivière du Castor,
Pointe de l'Eglise.
Baie des Waches,
Français, Rivière du
Jordan Bay,
L'Ardoise,
Louis Head,
Margaretville,
Port-Hood,
Port-Lorne,
Port-Maitland,
Ile de Pierre,
Anse aux Truites,
Arichat-Ouest.

(*Voir* annexe n° 1, page 13. Annexe n° 3, pages 48 à 60.)

ÉDIFICES.—Dans le cours du dernier exercice les édifices publics des endroits suivants ont été réparés, améliorés ou agrandis, savoir :—

Annapolis,
Baddeck,
Dartmouth,
Halifax,
Nappan,
Pictou,
Sydney.

(*Voir* annexe n° 1, pages 3 et 8. Annexe n° 2, pages 23 et 24, et annexe n° 21, page 230.

PORTS.—Dans le cours du dernier exercice des améliorations ont été faites dans les ports suivants par du dragage, des travaux de protection, etc., savoir :—

Chéticamp,
Clyburn Brook,
Descousse,
Mabou,
Margaretville,
Margaree,
Pictou,
Port Maitland.

JETÉES.—De légères réparations ont été faites à l'ancienne jetée de Digby. Vu le décès de l'entrepreneur et pour d'autres raisons la construction de la nouvelle jetée n'était pas encore commencée, bien qn'une quantité considérable de matériaux eut été déposée sur les lieux, à l'expiration de l'exercice.

(*Voir* annexe n° 3, page 53.)

QUAIS.—Dans le cours de l'exercice des quais publics ont été construits, réparés ou prolongés à chacun des endroits suivants, savoir :—

Abercrombie,
Aspy Bay,
Barrington,
Big Pond,
Bird Islands,
Broad Cove,
Cape Sable Island,
Chéticamp,
Cribbin's Point,—
East Bay,
Georgeville,
Grand Narrows,
Irish Cove,
Lismore,
Pictou Island,
South Gut.

(*Voir* annexe n° 1, page 13. Annexe n° 3, page 48 à 60.)

ONTARIO.

BRISE-LAMES.—Le brise-lames qui forme le port de Southampton a été relié à la rive par un débarcadère. Les travaux ont été terminés le 21 juin.

(*Voir* annexe n° 3, page 82.)

EDIFICES.—Dans le cours du dernier exercice des édifices publics ont été commencés, terminés, agrandis, réparés ou installés et améliorés aux endroits suivants, savoir :—

Almonte,
Barrie,
Berlin,
Brockville,
Carleton Place,
Cobourg,
Hamilton,
Orillia,
Ottawa,
Peterborough,
Petrolea,
Port-Arthur,
Saint-Catherine,
Toronto,
Trenton,
Walkerton,
Windsor

(*Voir* annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, pages 28 à 33. Annexe n° 21, page 231.)

CHENAUX.—Du dragage et d'autres répérations pour améliorer le chenal et faciliter la navigation ont été exécutés dans les rivières et les chenaux suivants pendant le dernier exercice :—

Clapperton-Channel,
Cobourg,
Rivière Ottawa,
Parry Sound Narrows,

Baie Collin
Rivière Kaministiquia
Little Current,
Meaford,
Rivière Nation.
Baie Pickering ou des Français,
Rivière Thames
Thornbury,
Trenton.

(*Voir* annexe n° 1, page 16. Annexe n° 3, pages 75 à 83.

Jetées.—On trouvera à l'annexe n° 3, pages 75 à 83, une description des travaux exécutés aux jetées des endroits suivants :—

Beaverton,
Burlington channel,
Goderich,
Kingsville,
Port-Elgin,
Port-Hope,
Port-Stanley,
Rondeau,
Southampton,
Thornbury.

Ports.—Dans le cours du dernier exercice, le département s'est activement occupé à améliorer les ports suivants. On trouvera à l'annexe n° 3, pages 75 à 83 une description des travaux :—

Amherstburgh,
Belleville,
Collingwood,
Gananoque,
Hamilton,
Kincardine,
Kingston.
Meaford,
Oakville,
Owen-Sound,
Picton,
Port Credit,
Toronto.

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

L'apparence de ce lieu très fréquenté pendant l'été, a été très agréable et très attrayante. Les terrains et les sentiers ont été entretenus par l'entrepreneur à la satisfaction du département.

(*Voir* annexe n° 2, page 31.)

PONTS ET CHAUSSÉS.

Construction, etc.—On trouvera à l'annexe n° 1, page 19, un état détaillé des dépenses faites pour les ponts et chaussées, et une description des travaux à l'annexe n° 3, pages 72, 74 et 83 et à l'annexe n° 4, page 130.

QUÉBEC.

Chenaux, etc.—La baie de La Vallière, près de l'embouchure de la rivière Yamaska a été drainée au moyen d'un chenal dragué à partir de la rivière Yamaska dans la direction de la rivière du Pot-au-Beurre ; un chenal a aussi été dragué dans le lac des Deux-Montagnes à une profondeur de 10 pieds; les cailloux qui obstruaient le chenal de la Mattawin, dans la paroisse de Saint-Michel des Saints, ont été enlevés ; à la chute de Monte-à-peine, sur la rivière l'Assomption, les ouvrages de protection ont été prolongés et des pointes de roches et de cailloux enlevées du chenal; deux équipes d'hommes ont travaillé pendant une partie de l'été à enlever la batture de la Macclinac, et à faire sauter des roches dans le rapide Manigance, sur le Saint-Maurice; le chenal de la rivière Yamaska en amont de l'écluse a été dragué. L'amélioration du chenal entre Montréal et Québec s'est continuée pendant le dernier exercice ; à Sainte-Anne de la Pérade le chenal à l'embouchure de la rivière Sainte-Anne a été dragué.

EDIFICES.—Des améliorations, des réparations et des additions ont été faites aux édifices publics suivants, pendant le dernier exercice :—

Fraserville,	Québec, citadelle,
Grosse Isle, station de quarantaine,	do entrepôt de vérification,
Lachine,	do bureau de poste,
Montréal, douane,	Staint-Hyacinthe,
do entrepôt de vérification,	Staint-Jérôme.
do bur. du rev. de l'intérieur,	Staint-Vincent de Paul, pénitencier,
do bureau de poste,	Trois-Rivières,
Québec, bur. des mesureurs de bois,	Valleyfield.

(*Voir* annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, pages 26 à 28. Annexe n° 21, page 231.)

JETÉES.—Dans le cours du dernier exercice des jetées ont été commencées, terminées, réparées et prolongées aux endroits suivants :—

Belœil,	Matane,
Cacouna,	Rivière Nicolet,
Isle Verte,	Rimouski,
Lac Mégantic,	Sorel,
Lanoraie,	Sainte-Anne des Monts.
Longueuil,	

(*Voir* annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, pages 68 à 75.)

PORTS.—Le dragueur *Saint-Louis* a commencé à draguer à Longueuil, mais comme les matières à draguer étaient trop dures pour son appareil, les travaux ont été abandonnés. A Laprairie le mur de soutènement a été prolongé. (*Voir* annexe n° 3, page 70.)

(*Voir* annexe n° 3, page 71.)

QUAIS.—Dans le cours du dernier exercice le département s'est occupé des quais publics aux endroits qui suivent, savoir :—

Anse Saint-Jean,	Murray Bay,
Berthier, *en bas*,	Quai de la Reine, Québec,
Carleton,	Rivière Blanche,
Chicoutimi,	Sainte-Anne du Saguenay,
Coteau-Landing,	Saint-Michel,
Grande-Rivière,	Saint-Zotique,
Grosse Isle,	Tadoussac,
Knowlton's Landing,,	Trois Pistoles.
Passage d'eau, Lévis	

(*Voir* annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, pages 68 à 75.)

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.—Pendant l'exercice des relevés géodésiques, des examens et des rapports ont été faits par des fonctionnaires du département à 134 différentes localités ; on en trouvera une liste à l'annexe n° 3, pages 87–88.

TÉLÉGRAPHES.

Le réseau télégraphique de l'Etat dans tout le Canada a subi des améliorations considérables, sous forme de prolongement, etc. ; on en trouvera les détails au rapport du surintendant intérimaire, annexe n° 10, page 165.

Travaux Publics.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Contrat.—Le contrat pour l'entretien, etc., des terrains du parlement, a été exécuté d'une manière satisfaisante.

(*Voir* annexe n° 2, page 31.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Edifices.—Dans le cours du dernier exercice des édifices ont été construits, améliorés ou installés, pour des fins publiques, aux endroits qui suivent :—

Calgary, casernes,	Régina, chambre du conseil,
do palais de justice,	do palais de justice,
Edmonton, dépôt d'immigrants,	do bureaux du gouvernement,
Maple Creek, casernes,	do nouvel hôtel du gouvernement.
Red Deer, école d'industrie,	do dépôt d'immigrants.

(*Voir* annexe n° 1, page 6. Annexe n° 2, pages 34–35.)

En général .—De nombreuses et diverses réparations, etc., ont été faites par la police, aux forts de la police à cheval, à Prince-Albert, Battleford, Fort-Saskatchewan, Saint-Albert, Calgary, Fort-Macleod, Lethbridge, Maple Creek, Régina.

(*Voir* annexe n° 2, p. 35.)

Ponts.—Dans le cours du dernier exercice le pont de la rivière Bataille, à Battleford, a été peinturé et réparé; les culées du pont de la rivière du Ventre ont été terminées; le pont de la rivière à l'Arc a aussi été réparé, et le pont qui traverse la rivière du Vieillard, près de Macleod, a été terminé.

(*Voir* annexe n° 3, page 83.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL.

Sous-ministre.

ANNEXE N° 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

O. DIONNE, comptable.

(Renvoi n° 135628.)

ANNEXE N° 1.

ÉTAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Désignation des travaux.	Construction et amélioration.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
EN GÉNÉRAL	.....	37 13	14,748 91	14,786 04
Nouvelle-Écosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	.....	12 45	.....	12 45
Annapolis do	11 00	71 12	.....	82 12
Antigonish do	.....	37 33	.....	37 33
Baddeck do	.....	190 49	.....	190 49
Dartmouth do	4,521 18	.....	.....	4,521 18
Halifax, édifice fédéral	.....	1,764 99	.....	1,764 99
do entrepôt de vérification	.....	1,257 95	.....	1,257 95
do bâtiments des immigrants	2,482 34	.....	.....	2,482 34
do pénitencier	.....	0 24	.....	0 24
Lunenburg, bureau de poste	1 16	.....	.....	1 16
Nappan, ferme expérimentale	1,644 01	.....	.....	1,644 01
New-Glasgow, bureau de poste, etc	.....	8 20	.....	8 20
Sydney-Nord do	107 20	75 00	.....	182 20
Pictou, hôpital de marine	498 70	.....	.....	498 70
Sydney-Sud, bureau de poste, etc	1,014 58	.....	.....	1,014 58
do station de quarantaine—Reconst. le quai, etc.	300 00	.....	.....	300 00
Truro, bureau de poste, etc	.....	40 55	.....	40 55
Windsor do	.....	40 00	.....	40 00
Yarmouth do	.....	31 96	.....	31 96
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral	1,111 03	1,383 95	.....	2,494 98
Montague, bureau de poste, etc	286 01	5 97	.....	291 98
Souris, hôpital de la marine	56 55	.....	.....	56 55
Summerside, bureau de poste, etc	555 38	21 84	.....	577 22
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste	.....	42 00	.....	42 00
Carleton do (Saint-Jean)	.....	28 35	.....	28 35
Chatham do	5,271 65	14 05	.....	5,285 70
Dalhousie do	129 00	59 50	.....	188 50
Frédéricton do	4 73	333 50	.....	338 23
Moncton do	.....	272 30	.....	272 30
Newcastle do	.....	396 80	.....	396 80
Ile aux Perdrix, station de quarantaine	.....	280 00	.....	280 00
Portsmouth, bureau de poste	.....	130 90	.....	130 90
Saint-Jean, bureau des examens du service civil	.....	1 50	.....	1 50
do maison de douane (détruite par un incendie le 19 mars 1892)	457 00	1,100 00	.....	1,557 00
A reporter	18,451 52	7,638 07	14,748 91	40,838 50

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Report	18,451 52	7,638 07	14,748 91	40,838 50
Saint-Jean, douane—Nouvelle (enlèvem. de débris)	2,965 72			2,965 72
do do —Quartiers temporaires	3,441 54			3,441 54
do Fort-Howe—*Voir* page 20.				
do bureau du revenu de l'intérieur		0 90		0 90
do hôpital de la marine		100 57		100 57
do bureau de poste		517 41		517 41
do bâtisse de la caisse d'épargne		18 05		18 05
Saint-Martin, bureau de poste		41 33		41 33
St. Stephen, do		84 25		84 25
Sussex do		12 94		12 94
Woodstock do		64 30		64 30
Québec.				
Aylmer, bureau de poste, etc		5 50		5 50
Carillon, bâtim. du revenu de l'intérieur—Améliorat.	170 00			170 00
Chicoutimi, hôpital de marine		299 42		299 42
Coaticook, bureau de poste, etc		9 35		9 35
Grosse-Ile, station de quarantaine	4,045 05			4,045 05
Hull, bureau de poste, etc		12 85		12 85
Joliette do		15 57		15 57
Lachine do	6,311 25			6,311 25
Laprairie do	5,435 38			5,435 38
Montréal, douane, renouvellements, etc	2,399 97	699 46		3,099 43
do entrepôt de vérification		556 52		556 52
do bâtiment d'immigration		6 00		6 00
do bureau du revenu de l'intérieur		26 76		26 76
do bureau de poste, améliorations	4,996 94	4,511 10		9,508 04
do do prolong. la lum. électrique	1,058 95			1,058 95
Québec, édifices de la citadelle		1,106 55		1,106 55
do bureau du commis des travaux		711 00		711 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		1,473 06		1,473 06
do douane		153 36		153 36
do salle d'exercices	250 00			250 00
do entrepôt de vérification		88 09		88 09
do bâtiments des immigrants		177 90		177 90
do bureau du revenu de l'intérieur		15 50		15 50
do observatoire		151 00		151 00
do terrains de l'ancien édifice du parlement		175 00		175 00
do bureau de poste—Nouvelle aile et améliorat.	1,055 92	1,730 70		2,786 62
do bureau des poids et mesures		15 00		15 00
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste, etc	6,558 70			6,558 70
Sherbrooke, bureau de poste, etc		549 70		549 70
Sorel do	7 20	70 50		77 70
Saint-Henri do	9 90			9 90
Saint-Hyacinthe do	8,227 06			8,227 06
Saint-Jérôme do	33 30	93 50		126 80
Saint-Jean do		89 74		89 74
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	32,064 66			32,064 66
Sainte-Thérèse, bureau du revenu de l'intérieur		27 20		27 20
Trois-Rivières, douane		714 56		714 56
do bureau de poste		463 44		463 44
Valleyfield do etc		534 10		534 10
Farnham-Ouest do etc	1,519 15			1,519 15
Ontario.				
Almonte, bureau de poste, etc		2 00		2 00
Amherstburg do		2 55		2 55
A reporter	99,002 21	22,964 80	14,748 91	136,715 92

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	99,002 21	22,964 80	14,748 91	136,715 92
Barrie, bureau de poste, etc	128 47	174 88		303 35
Belleville do		175 20		175 20
Berlin do	379 09	46 78		425 87
Brampton do	11 40	17 14		28 54
Brantford, salle d'exercice	46 15			46 15
do bureau de poste, etc		234 65		234 65
Brockville, bureau de poste, etc		53 00		53 00
Carleton-Place, bureau de poste, etc	12,322 65			12,322 65
Cayuga do		157 19		157 19
Chatham do		94 77		94 77
Cobourg do	1,114 76	19 62		1,134 38
Cornwall do		11 86		11 86
Dundas do		504 20		504 20
Galt do		81 23		81 23
Gananoque, douane		312 00		312 00
Goderich, bureau de poste, etc	65 00	4 00		69 00
Guelph do		75 42		75 42
Hamilton, douane		147 58		147 58
do salle d'exercice		12 45		12 45
do bureau de poste		1,541 46		1,541 46
Kingston, bureau des examinateurs du service civil		9 45		9 45
do douane		715 12		715 12
do collège militaire, nouveau dortoir	15 78			15 78
do bureau de poste		107 63		107 63
Lindsay do etc		26 46		26 46
London, douane		136 57		136 57
do salle d'exercice	7 50			7 50
do école d'infanterie	2,791 62			2,791 62
do bureau de poste—Changements	1,708 00	92 60		1,800 60
Napanee do etc	1,025 70	87 74		1,113 44
Niagara, Chutes, bureau de poste, etc		28 40		28 40
Orangeville do		116 41		116 41
Orillia do	4,330 78			4,330 78
Ottawa, ferme expérimentale	7,119 00			7,119 00
do do éclairage			263 03	263 03
do musée géologique		704 91		704 91
do do éclairage			704 00	704 00
do parc de la côte du Major			3,820 50	3,820 50
do galerie nationale des beaux-arts			816 25	816 25
do bureau de poste	54 30	6,577 17		6,631 47
do do éclairage			3,121 34	3,121 34
do imprimerie de l'Etat	9,768 13	463 11		10,231 24
do do robinet d'extincteur chimiq.	671 00			671 00
do do chauffage			444 06	444 06
do do éclairage			1,113 40	1,113 40
do édifices publics	359 55	116,567 18		116,926 73
do do bloc Langevin	3,510 37			3,510 37
do do gaz et lumière electrique			20,534 66	20,534 66
do do terrains			5,653 33	5,653 33
do do chauffage			57,947 39	57,947 39
do do enlèvement de la neige			1,041 25	1,041 25
do do service de téléphone			3,447 80	3,447 80
do do eau			14,942 22	14,942 22
do cour suprême,—Agrandissement à l'édifice	14,718 75			14,718 75
do do —Eclairage			43 40	43 40
Pembroke, bureau de poste, etc	2,043 25			2,043 25
Peterborough, douane (nouvelle)	10,451 29			10,451 29
do bureau de poste, etc		3 65		3 65
A reporter	171,644 75	152,264 63	128,641 54	452,550 92

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario—Fin.				
Report	171,644 75	152,264 63	128,641 54	452,550 92
Petrolia, bureau de poste, etc	2,699 99			2,699 99
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		59 77		59 77
do bureau de poste, etc	4,404 79			4,404 79
Port-Colborne do		62 95		62 95
Port-Hope, bureau de poste, etc		66 04		66 04
Prescott do		53 30		53 30
Rideau-Hall		11,394 53		11,394 53
do combustible et éclairage			8,000 00	8,000 00
do éclairage de la rue New-Edinburgh			400 00	400 00
do enlèvement de la neige			450 00	450 00
Stratford, bureau de poste, etc		3 75		3 75
Strathroy do	637 90	9 15		647 05
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc		112 23		112 23
Saint-Thomas do		9 00		9 00
Toronto, bureau des examinateurs du service civil		122 60		122 60
do douane		857 36		857 36
do salle d'exercice	39,926 20			39,926 20
do entrepôt de vérification		547 63		547 63
do édifice du revenu de l'intérieur		142 54		142 54
do école militaire	3,295 42			3,295 42
do bureau de poste		1,848 08		1,848 08
Trenton do	203 00	58 00		261 00
Walkerton do	7,251 27	4 30		7,255 57
Windsor do		614 89		614 89
Manitoba.				
Brandon, ferme expérimentale	3,446 11			3,446 11
do école industrielle	284 91			284 91
do bureau de poste, etc	14,072 11			14,072 11
Edifices publics en général			1,390 30	1,390 30
Saint-Paul, école industrielle des Sauvages		15 00		15 00
Winnipeg, bureau du commis des travaux		1,232 75		1,232 75
do douane		155 26		155 26
do entrepôt de vérification		239 37		239 37
do Fort-Osborne	3,929 27			3,929 27
do bâtiment des immigrants	1,998 70	104 10		2,102 80
do bureau des Sauvages		11 72		11 72
do bureau des terres		123 17		123 17
do bureau de poste		337 62		337 62
do caisse d'épargne		17 00		17 00
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford, casernes de la police à cheval		2,043 68		2,043 68
Bull-Head do do		3 00		3 00
Calgary do do		2,397 31		2,397 31
do palais de justice et prison	452 14			452 14
do bureau des mines		50 00		50 00
do bureau de poste, etc.—Terre pour emplacement	2,500 00			2,500 00
Coutts, casernes de la police à cheval		31 00		31 00
Extrémité-est do do		13 20		13 20
Edmonton, bur. de l'ag. des terres et bois de la couronne	55 57			55 57
do bâtiment des immigrants	884 11			884 11
Edmonton, casernes de la police à cheval		54 33		54 33
do bureau d'enregistrement	13 75			13 75
Fort-Macleod, douane		81 33		81 33
do casernes de la police à cheval		901 72		901 72
Fort-Saskatchewan do do		402 19		402 19
Indian-Head, ferme expérimentale	3,980 48			3,980 48
Kootenay, casernes de la police à cheval		301 33		301 33
A reporter	261,680 47	176,745 83	138,881 84	577,308 14

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Territoires du Nord-Ouest—Fin.				
Report	261,680 47	175,745 83	138,881 84	577,308 14
Kutawa, casernes de la police à cheval		47 60		47 60
Lethbridge do do		740 26		740 26
Maple-Creek do do		1,709 54		1,709 54
Medicine-Hat, bâtiment des immigrants	550 00			550 00
Rivière-au-Lait, casernes de la police à cheval		5 70		5 70
Mâchoire-d'Orignal, palais de justice, prison, etc.	138 11			138 11
Moosomin, palais de justice		22 98		22 98
do do do	75 63			75 63
Police à cheval, édifices en général		3,129 56		3,129 56
Lac-aux-Oignons, casernes de la police à cheval		17 50		17 50
Pincher-Creek do do		59 81		59 81
Prince-Albert, palais de justice, prison	37 65	81 50		119 15
do bureau des terres de la couronne	233 35			233 35
do bâtiment des immigrants	1,020 57			1,020 57
do casernes de la police à cheval		543 39		543 39
Edifices publics en général.			3,796 10	3,796 10
Qu'Appelle, bâtiment des immigrants		22 00		22 00
do casernes de la police à cheval		42 95		42 95
Daim-Rouge, école industrielle	3,134 67			3,134 67
Régina, bureau du commis des travaux		532 42		532 42
do palais de justice		73 10		73 10
do do et bureau d'enregistrement	307 78			307 78
do bâtiment des immigrants		701 35		701 35
do prison et asile des aliénés		487 41		487 41
do prison—appareil de chauffage, app. d'eau, etc.	2,696 41			2,696 41
do résidence du lieutenant-gouverneur, (nouvelle)	6,100 26			6,100 26
do casernes de la police à cheval		1,460 11		1,460 11
do chambre du conseil du Nord-Ouest	10,496 07			10,496 07
do bureau de poste		30 35		30 35
do digue Wascana (approvisionnement d'eau)	37 44			37 44
Saint-Albert, casernes de la police à cheval		100 00		100 00
Stand-Off do		8 00		8 00
Buttes du Tondre do		74 95		74 95
Whitewood do		372 00		372 00
Montagne de Bois do		475 03		475 03
Pierre-Ecrite do		32 78		32 78
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	13,105 95			13,105 95
Sauvages de Kamloops, école industrielle		130 00		130 00
Nanaïmo, bureau de poste		277 96		277 96
New-Westminster, douane		152 00		152 96
do édifice fédéral (ancien)		9 75		9 75
do bureau du revenu de l'intérieur		127 00		127 00
do bureau des terres		11 25		11 25
do pénitencier		12 50		12 50
do bureau de poste		1,848 90		1,848 90
Vancouver, bureau de poste, etc	35,259 08	19 20		35,278 28
Victoria, abri pour houille	182 34			182 34
do douane		274 34		274 34
do salle d'exercices	2,865 50			2,865 50
do bâtiment des immigrants		15 00		15 00
do batterie de la pointe McCaulay	403 35			403 35
do bureau de poste		541 98		541 98
do caisse d'épargne (nouvelle voûte	39 00			39 00
Angleterre.				
Maison du haut-commissaire à Londres		30 66		30 66
	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Écosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Amherst, bureau de poste.	400 00	3 23	257 25	231 44	.....	891 92
Annapolis do ..	400 00	16 52	210 47	20 40	40 00	687 39
Antigonish do ..	400 00	2 77	117 50	1 25	.....	521 52
Arichat do ..	15 00	.....	78 75	.....	.....	93 75
Baddeck do ..	200 00	8 65	107 00	11 70	.....	327 35
Halifax, bur. de l'estimat.	.....	.....	146 19	.....	.....	146 19
do édifices fédéraux.	2,017 96	10 40	890 61	2,615 30	557 57	6,091 84
do entrepôt de vérification	500 00	3 00	13 20	79 00	105 24	740 44
do bât. des immigr.	.....	.....	21 88	314 16	.....	336 04
N.-Glasgow, bur. de poste.	400 00	4 92	138 18	410 49	100 00	1,053 59
Sydney-Nord do ..	400 00	8 20	154 25	279 02	.....	841 47
Pictou, hôpital de marine.	.....	.....	80 64	.....	.....	80 64
do bureau de poste...	400 00	.....	150 68	.....	.....	550 68
Sydney-Sud, bur. de poste.	400 00	26 51	100 00	57 63	.....	584 14
Truro do ..	400 00	7 72	143 00	269 76	20 00	840 48
Windsor do ..	400 00	.....	164 67	91 20	50 00	705 87
Yarmouth do ..	400 00	6 36	147 75	297 60	84 00	935 71
Ile du Prince-Édouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	1,979 92	94 24	597 05			
Montague, bur. de poste..	120 00	13 15	64 26	1,194 77	225 00	4,090 98
Summerside do ..	400 00	22 70	334 89	26 13	.....	223 54
				40 80	.....	798 39
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste.	400 00	6 09	430 12	12 15	.....	848 36
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste.....	100 00	.....	56 28	144 23	12 00	312 51
Chatham, bureau de poste.	130 03	.....	120 19	78 42	.....	328 64
Dalhousie do ..	400 00	6 80	220 00	22 07	35 00	683 87
Frédéricton do ..	400 00	26 75	272 00	385 65	40 00	1,124 40
Moncton do ..	400 00	.....	241 00	517 75	167 50	1,326 25
Newcastle do ..	400 00	.....	324 12	285 90	.....	1,010 02
Portland do ..	.....	.....	29 94	.....	.....	29 94
St-Jean, douane.....	1,796 69	60 05	1,432 42	95 25	494 22	3,878 63
do hôpital de marine	.....	.....	557 34	212 76	44 37	814 47
do pénitencier.....	450 00	.....	47 60	6 25	.....	503 85
do bureau de poste..	1,169 87	60 82	579 92	1,909 95	410 36	4,130 92
do caisse d'épargne..	.....	1 82	264 17	58 26	19 96	344 21
St-Stephen, bur. de poste.	400 00	9 75	166 50	528 90	69 00	1,174 15
Sussex do ...	400 00	3 91	199 55	10 08	.....	613 54
Woodstock do ...	399 96	6 05	231 47	160 00	34 00	831 48
Québec.						
Aylmer, bureau de poste..	100 00	.....	150 99	39 22	.....	290 21
Coaticook do ...	400 00	13 19	220 50	115 91	40 00	789 60
Hull do ...	116 62	.....	259 50	336 63	108 00	820 75
A reporter.....	16,696 05	423 60	9,721 83	10,860 03	2,656 22	40,357 73	672,008 23

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	142,677 96	672,008 23

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	16,696 05	423 60	9,721 83	10,860 03	2,656 22	40,357 73
Québec—Fin.						
Joliette, bureau de poste	400 00	.....	198 96	57 75	108 00	764 71
Lachine, bureau du canal	56 15	.....	9 65	3 00	.....	68 80
do bureau de poste	124 98	13 53	70 25	.....	11 75	220 51
Montréal, douane	1,360 00	32 65	804 74	541 30	346 75	3,085 44
do salle d'exercice	540 00	.....	.....	.....	.....	540 00
do entrepôt de vérification	1,310 00	454 89	1,922 87	688 08	576 13	4,951 97
do bur. de l'immig.	.....	.....	219 52	.....	.....	219 52
do bur. du revenu de l'intérieur	890 10	.....	244 76	245 10	104 50	1,484 46
do bureau de poste	1,530 00	3 49	746 36	4,950 48	1,489 24	8,719 57
Québec, citadelle	53 75	.....	206 02	127 26	.....	387 03
do bur. des inspect.-mesureurs de bois,	540 00	.....	384 62	.....	.....	924 62
douane	540 00	10 90	1,251 50	27 40	924 00	2,753 80
do entrepôt de vérification	1,091 20	278 60	999 48	36 00	6 00	2,411 28
do observatoire	.....	.....	.....	.....	42 00	42 00
do bureau de poste	.....	.....	552 80	1,479 72	.....	2,032 52
Sherbrooke do	400 00	25 48	325 15	429 75	50 00	1,230 38
Sorel do	400 00	62 22	286 80	194 50	250 00	1,193 52
Saint-Jérôme do	400 00	20 16	207 13	176 00	142 50	945 79
Saint-Jean do	349 96	.....	152 00	250 00	40 00	791 96
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	.....	.....	710 07	.....	.....	710 07
Trois-Rivières, douane	600 00	17 79	371 96	16 80	72 76	1,079 31
do b. de poste	400 00	43 35	176 53	4 88	60 00	684 76
Valleyfield do	.....	.....	48 00	18 78	.....	66 78
Ontario.						
Almonte, bur. de poste	400 00	53 30	222 25	43 55	75 00	794 10
Amherstburg do	400 00	2 50	165 50	69 92	.....	637 92
Barrie do	400 00	1 20	244 50	250 00	104 15	999 85
Belleville do	600 00	18 91	298 50	472 98	81 75	1,472 14
Berlin do	400 00	14 05	221 95	283 25	35 25	954 50
Brampton do	400 00	7 80	146 25	88 20	47 25	689 50
Brantford do	600 00	21 18	312 31	331 60	30 40	1,295 49
Brockville do	400 00	10 76	281 75	581 20	170 00	1,443 71
Carleton Place, b. de poste	.....	.....	57 50	.....	.....	57 50
Cayuga do	49 92	14 33	172 50	22 09	.....	258 84
Chatham do	850 00	14 90	261 82	301 80	.....	1,428 52
Cobourg do	400 00	8 30	272 25	153 91	62 25	896 71
Cornwall do	475 00	7 35	257 20	462 88	45 00	1,247 43
Dundas do	.....	.....	26 25	91 85	.....	118 10
Galt do	400 00	.....	209 00	242 80	32 75	884 55
Gananoque, douane	.....	.....	106 00	.....	.....	106 00
A reporter	33,457 11	1,561 24	22,866 53	23,502 86	7,563 65	88,951 39

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario—Fin.						
Report	33,457 11	1,561 24	22,866 53	23,502 86	7,563 65	88,951 39
Gananoque, bur. de poste.	83 30	....	67 84	235 00	.....	386 14
Goderich do	400 00	38 52	199 50	27 47	.....	665 49
Guelph do	400 00	9 30	272 95	235 20	46 80	964 25
Hamilton, douane	600 00	.....	30 00	87 80	.....	717 80
do salle d'exercice.	360 00	.....	.....	.....	.....	360 00
do bur. de poste	906 00	32 23	954 18	1,660 90	1,000 00	4,553 31
Kingston, douane	91 60	38 80	276 00	125 00	70 80	602 20
do entrepôt de vérification	.....	.....	.....	.....	12 00	12 00
do bur. du revenu de l'intérieur.	.....	.....	.....	43 40	113 26	156 66
do collège militaire	1,440 00	.....	.....	.....	.....	1,440 00
do bur. de poste	98 25	3 50	62 00	438 40	56 26	658 41
Lindsay do	400 00	2 00	132 85	104 94	.....	639 79
London, douane	1,000 00	23 06	580 99	294 15	183 75	2,081 95
do bureau de poste	600 00	10 67	576 26	631 70	85 00	1,903 63
Napanee do	400 00	13 25	221 75	132 20	69 44	836 64
Chutes Niagara, b. de poste	400 00	23 75	232 80	52 21	29 00	737 76
Orangeville do	400 00	3 00	162 22	125 80	.....	691 02
Ottawa, ferme expériment.	.....	.....	649 80	.....	.....	649 80
Pembroke, bureau de poste	400 00	5 40	150 90	240 00	.....	796 30
Peterborough do	400 00	4 33	146 40	301 65	75 00	927 38
Port-Arthur do	.....	.....	35 00	.....	.....	35 00
Port-Colborne do	240 00	70 53	.....	96 25	.....	406 78
Port-Hope do	400 00	13 20	227 00	188 20	.....	828 40
Prescott do	405 00	36 80	104 40	132 32	.....	678 52
Stratford do	650 00	14 90	359 35	339 80	63 00	1,427 05
Strathroy do	400 00	8 00	137 53	19 43	.....	564 96
Sainte-Catherine do	400 00	32 10	272 83	231 25	57 00	993 18
Saint-Thomas do	400 00	41 65	388 50	413 55	35 67	1,279 37
Toronto, bureau du sous-receveur général	.....	.....	.....	74 82	.....	74 82
do douane	1,383 00	64 71	351 75	100 59	179 10	2,079 15
do édifices fédéraux	.....	.....	.....	.....	828 11	828 11
do entrepôt de vérification.	2,350 79	3 04	774 58	23 41	112 00	3,263 82
do bureau du revenu de l'intérieur.	648 34	8 85	216 62	235 59	162 52	1,271 92
do bureau de poste.	3,038 49	22 08	711 29	3,849 23	657 04	8,278 13
Trenton do	400 00	3 75	179 50	208 00	.....	791 25
Walkerton do	366 67	20 55	191 38	.....	.....	578 60
Windsor do	1,000 00	2 75	438 15	637 29	97 50	2,175 69
Manitoba.						
Brandon, bureau des terres fédérales	.....	.....	.....	56 00	.....	56 00
A reporter	53,918 55	2,111 96	31,970 85	34,844 41	11,496 90	134,342 67

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux.
Manitoba—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	53,918 55	2,111 96	31,970 85	34,844 41	11,496 90	134,342 67
Brandon, ferme expérim.			110 80			110 80
do bureau de poste.	400 00	55 65	1,355 51	71 28	52 80	1,935 24
Deloraine, bur. des terres fédérales			62 50			62 50
Minnedosa, bur. des terres fédérales			125 80			125 80
Winnipeg, douane			673 55	236 52	91 20	1,001 27
do bur. des terres fédérales			272 15	14 04		286 19
do entrepôt de vérification			475 75	8 64		484 39
do bât. des immig.			759 50	247 15	125 00	1,131 65
do bur. des Sauv.			180 50			180 50
do bur. de poste	2,973 25	61 12	2,554 77	1,359 99	550 00	7,499 13
Territoires du Nord-Ouest.						
Battleford, bur. des terres fédérales			52 50			52 50
Birtle, bureau des terres fédérales			85 75			85 75
Calgary, casernes				1,500 00	1,250 00	2,750 00
do douane			492 75	427 50	287 50	1,207 75
do palais de justice			40 00			40 00
do bureau des terres fédérales			168 00			168 00
do bât. des immig.			80 00			80 00
do bureau des mines			8 00			8 00
Côteau, bureau des terres fédérales			19 00			19 00
Edmonton, bur. des terres de la couronne, etc			28 00			28 00
Edmonton, bur. d'enregis.			45 50			45 50
Fort-Macleod, douane			200 50			200 50
Indian-Head, ferme expérimentale			238 90			238 90
Lethbridge, bur. des terres fédérales			42 50			42 50
Medicine-Hat, bureau des renseignements			17 00			17 00
Moosomin, palais de just.	400 00	47 55	403 96	30 90		882 41
Prince-Albert, palais de j.	400 00	48 35		48 88		497 23
do bur. des ter. de la cour.			89 75			89 75
do bureau d'enregistrem.			24 00			24 00
Red-Deer, bur. des terres fédérales			3 00			3 00
A reporter	58,091 80	2,324 63	40,580 79	38,789 31	13,853 40	153,639 93

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

Dépenses pour les services suivants—*Fin.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux.
Territoires du N.-O.—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	58,091 80	2,324 63	40,580 79	38,789 31	13,853 40	153,639 93
Régina, palais de justice	...	22 90	684 30	10 26	...	717 46
do prison asile des aliénés	1,560 00	10 00	...	...	...	1,570 00
do résidence du lieutenant-gouvern.	400 00	...	...	...	...	400 00
do bur. de poste	...	...	246 00	...	...	246 00
do bur. d'enregist	...	...	197 61	...	...	197 61
Saltcoats, bureau des terres fédérales	...	...	11 50	...	...	11 50
Colombie-Britannique.						
Kamloops, bur. des terres fédérales	...	...	19 75	...	...	19 75
Nanaïmo, bur. de poste	600 00	...	260 00	318 55	36 00	1,214 55
New-Westminster, bureau de poste	600 00	...	182 37	266 55	...	1,048 92
Vancouver, bur. de poste	77 50	...	...	...	...	77 50
Victoria, bur. de l'estimat.	...	...	...	...	12 00	12 00
do douane	...	...	33 37	41 00	29 74	104 11
do bur. de poste	...	...	450 22	970 35	31 79	1,452 36
do caisses d'épargne	...	...	1 40	...	...	1 40
do bur. de poids et mesures	...	...	...	...	12 00	12 00
Divers.						
Edifices fédéraux en général	...	...	4,216 28	...	1,484 79	5,701 07
Totaux	61,329 30	2,357 53	46,883 59	40,396 02	15,459 72	166,426 16
A reporter				338,363 63	190,966 66	309,304 10

A reporter	338,363 63	190,966 66	309,304 10	838,434 39

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	338,363 63	190,966 66	309,104 10	838,434 39
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Abercrombie, quai	864 22			864 22
Arisaig, jetée	3,001 22			3,001 22
Aspy, baie	199 95			199 95
Rivière du Castor	450 00			450 00
Grande-Baie	40 00			40 00
Etang de la Grande-Anse, jetée		1,076 04		1,076 04
Brulé, jetée		5 00		5 00
Creek Canadien, jetée		250 00		250 00
Cap de la Rivière du Sable, brise-lames, côté sud	306 54			306 54
Chéticamp—Dragage	4,895 75			4,895 75
Ruisseau Chipman		200 00		200 00
Pointe de l'Eglise, quai	1,434 38			1,434 38
Ruisseau Clyburne		200 00		200 00
Baie des Vaches, brise-lames	3,499 90			3,499 90
Pointe Cribbin's, quai	6,081 50			6,081 50
Ile du Diable, brise-lames	77 99			77 99
Digby—Nouvelle jetée à la Raquette	9,804 78			9,804 78
do ancienne jetée		29 76		29 76
Baie Est, quai		811 10		811 10
Eatonville ou "Les Trois Sœurs"—Travaux de protection à la grève	569 74			569 74
Economy, brise-lames	1,161 38			1,161 38
Ile au Renard, brise-lames		50 00		50 00
Rivière des Français, jetée	2,860 00			2,860 00
Georgeville, quai	4,874 43			4,874 43
Grand-Narrows, quai	749 75			749 75
Grand-Village	1,585 00			1,585 00
Halifax, bassin de radoub—Subvention	10,000 00			10,000 00
Havre de Hall	500 00			500 00
Havres en général			4,771 74	4,771 74
Ingonish, jetée sud		158 50		158 50
Anse des Irlandais	1,200 00			1,200 00
Joggins, brise-lames		987 71		987 71
Baie-Jordon do		750 00		750 00
L'Ardoise do	5,979 02			5,979 02
Lismore—Prolongement de la jetée	1,300 00			1,300 00
Mabou, havre	8,398 84			8,398 84
Margaree, jetée		586 08		586 08
Margaretville, jetée		2,194 83		2,194 83
Rivière Meagher	599 06			599 06
Merigomish		24 80		24 80
Morden, quai		300 00		300 00
Anse McNair		5 00		5 00
Ogilvie, quai		500 00		500 00
Ile Pictou, quais	2,096 29			2,096 29
Port-George		2,947 00		2,947 00
Port-Hood, jetée	27 45	800 00		827 45
Port-Lorne		993 22		993 22
Port-Maitland ou Anse-Verte		298 45		298 45
Round-Hill	3,724 96			3,724 96
Saulnièreville, jetée	17 60			17 60
Ile Assiniboine	3,260 00			3,260 00
South-Gut, jetée		499 66		499 66
Anse de la Truite		100 31		100 31
Walton	5,323 84			5,323 84
Arichat-Ouest, brise-lames		518 34		518 34
Chezzetcook-Ouest	2,526 32			2,526 32
Pubnico-Ouest		250 00		250 00
Yarmouth		50 00		50 00
A reporter	425,773 54	205,552 46	313,875 84	945,201 84

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	425,773 54	205,552 46	313,875 84	945,201 84
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Ile du Prince-Edouard.				
Havre de la baie Fortune	46 17			46 17
Bayview, quai	499 63			499 63
Belfast, jetée		699 28		699 28
Brae-Harbour, brise-lames	891 10			891 10
Havres en général			4,994 92	4,994 92
Higgin's-Shore, quai		511 56		511 56
Anse Campbell, jetée		1,208 45		1,208 45
Clifton, jetée—New London		49 99		49 99
Pointe-Hurd, jetée		23 00		23 00
Malpèque, brise-lames		350 00		350 00
Miminegash do	39 51			39 51
Rivière-Mink do		1,100 00		1,100 00
New London, *voir* Clifton				
Creek des Neuf-Milles—Prolongement de la jetée	33 14			33 14
Cardigan-Nord, jetée		274 97		274 97
Port-Selkirk do	2,325 25			2,325 25
Rustico-Sud do		146 94		146 94
Baie Saint-Pierre, brise-lames		411 13		411 13
Tignish do		361 15		361 15
Victoria, jetée		50 03		50 03
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's Hollow		59 13		59 13
Rivière-Noire, jetée		319 70		319 70
Campbellton, quai de délestage	3,448 48			3,448 48
Cap-Tourmentine, brise-lames	52,889 92			52,889 92
Caraquette, havre—Quai à Oyster Grounds	875 00			875 00
Clifton, brise-lames		1,000 99		1,000 99
Cocayne, quai	2,250 39			2,250 39
Dalhousie, quai de délestage	500 38			500 38
Edgett's Landing	1,901 00			1,901 00
Ile Gray, brise-lames	4,873 00			4,873 00
Havres en général			4,771 74	4,771 74
Kingston, quai—sur la rivière Richibucto	2,355 00			2,355 00
Lower Neguac, quai	1,064 34			1,064 34
Quaco, brise-lames		1,350 82		1,350 82
Riv. St-Jean—Digue des Grandes Chutes...$2,499 19				
do do Oromocto..... 54 30				
	3,014 49			3,014 49
do enlever les chicots			250 00	250 00
do en général			178 91	178 91
Shippegan, brise-lames	9,714 52			9,714 52
Saint-Jean, havre—Quais de l'île aux Perdrix		499 23		499 23
do Pointe-du-Nègre, brise-lames		14,968 20		14,968 20
Rivière-Tobique	200 00			200 00
Tracadie, quai		52 68		52 68
Tynemouth ou Creek des Dix-Milles		1,000 00		1,000 00
Quaco-Ouest—nouveaux déboursés pour la rivière des Irlandais ou Mosher	1,841 63			1,841 63
Québec.				
Agnès, quai, Lac Mégantic		349 80		349 80
Anse à L'Eau ou Tadousac, jetée	1,996 47			1,996 47
Anse Saint-Jean, jetée		775 74		775 74
Baie des Pères, jetée, Lac Témiscamingue	68 12			68 12
Baie Saint-Paul, jetée, (édifice isolé)		24 90		24 90
A reporter	516,601 08	231,140 15	324,071 41	1,071,812 64

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	516,601 08	231,140 15	324,071 41	1,071,812 64
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Québec—Fin.				
Belœil, jetées		1,193 88	117 00	1,310 88
Berthier (en bas), jetée		485 93		485 93
Berthier (en haut), brise-glace	13 50			13 50
Cacouna, jetée	355 00			355 00
Carleton do		382 11		382 11
Chicoutimi, jetée		2,024 03		2,024 03
Coteau Landing, jetée—Reconstruction	1,496 57	101 85		1,598 42
Etang du Nord, brise-lames—Ile aux Goëlands			180 00	180 00
Grande Rivière	9,454 78	100 00		9,554 78
Grosse-Ile, station de la quarantaine, quai		6,094 33		6,094 33
Havres en général			10,368 17	10,368 17
Ile Verte, jetée		3,999 70		3,999 70
Kamouraska, quai		4 80		4 80
Knowlton's Landing, jetée	971 22			971 22
Lanoraie, jetée		416 04		416 04
Laprairie, brise-glace	2,495 10			2,495 10
Lévis, bassin de radoub	3,479 10	1,502 25	8,298 76	13,280 11
Long Sault, quai—Lac Témiscamingue	68 13			68 13
Longueuil, jetée	24 00			24 00
Malbaie do		800 37		800 37
Matane do —Agrandissement	1,258 22			1,258 22
Jetées en aval de Québec			6,563 58	6,563 58
Pointe à Valois, jetée	67 67			67 67
Pointe Saint-Pierre, havre	320 70			320 70
Pot-au-Beurre, rivière—Dragage	999 66			999 66
Québec, quai de la reine		110 93		110 93
Rimouski, jetée		4,592 75		4,592 75
Rivière Blanche, jetée		953 03		953 03
do des Prairies—Améliorations à Saint-Raphaël et Sainte-Geneviève	8,562 00			8,562 00
do du Lièvre	35,247 72		193 52	35,441 24
do L'Assomption	649 99			649 99
do Matawin	291 59			291 59
do Nicolet, havre de refuge	8,888 36			8,888 36
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement du chenal entre Québec et Montréal	49,956 38			49,956 38
Rivière Saint-Louis	1,999 16			1,999 16
do do embouchure		14 00	45 00	59 00
do Saint-Maurice—Chenal de l'ouest à l'embouch.	2,000 00			2,000 00
do do chenal entre les Grandes Piles et La Tuque	1,225 26			1,225 26
do Yamaska, écluse, etc. (Dommages au Dr P.E. Mignault)	800 00	4,946 74	750 84	6,497 58
Sorel, brise-glace, rivière Richelieu	1,903 62			1,903 62
Sainte-Anne de la Pérade	1,992 25			1,992 25
do des Monts, jetée	4,827 10			4,827 10
do du Saguenay, jetée	2,262 11			2,262 11
Saint-Laurent (Ile d'Orléans), jetée		206 60		206 60
Saint-Michel de Bellechasse, jetée		996 70		996 70
Saint-Zotique do		90 20		90 20
Trois-Rivières do	362 72			362 72
Trois-Pistoles do	1,499 28			1,499 28
Yamachiche do	73 90			73 90
A reporter	660,146 17	260,156 39	350,588 28	1,270,890 84

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Report	660,146 17	260,156 39	350,588 28	1,270,890 84
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*				
Ontario.				
Beaverton, quai	3,606 50			3,606 50
Belleville, havre	2,765 95			2,765 95
do do —Dragage	1,464 25			1,464 25
Burlington, baie de, chenal		310 00	639 96	949 96
Cobourg, havre		107 63		107 63
Georgienne, baie—Enlèvement des rochers Robertson	2,370 95			2,370 95
Goderich, havre		771 44		771 44
Hamilton, havre—Dragage	2,437 74			2,437 74
Havres en général			11,841 14	11,841 14
Kaministiquia, rivière	2,924 33			2,924 33
Kincardine, havre		21 62		21 62
Kingston, bassin de radoub	115,108 64	442 33	4,978 90	120,529 87
do havre	6,092 73			6,092 73
Kingsville do		1,250 00		1,250 00
Petit-Courant, lac Huron	3,662 16			3,662 16
Petite-Nation, rivière de la	4,000 00			4,000 00
Meaford, havre	818 12			818 12
Oakville do	546 99			546 99
Owen-Sound, havre	24,795 54			24,795 54
Parry Sound Narrows	5,748 58			5,748 58
Port-Arthur, havre	141 00			141 00
Port-Elgin do	1,000 00			1,000 00
Port-Hope do	4,999 42			4,999 42
Port-Stanley do		4,999 96		4,999 96
Rivire La Pluie—Rapides du Long-Sault	182 82			182 82
Rivière Ottawa—Narrows en amont de Pembroke	198 64			198 64
Rondeau, havre		3,484 26		3,484 26
Sault Sainte-Marie—Coffrage	1,475 25			1,475 25
Southampton, havre	5,473 87			5,473 87
Thornbury, havre—Dragage	1,949 35			1,949 35
do do jetée	169 04	455 95		624 99
Toronto, havre	102,823 88			102,823 88
Manitoba.				
Havres en général			2,211 98	2,211 98
Territoires du Nord-Ouest.				
Havres en general			2,794 59	2,794 59
Colombie-Britannique.				
Rivière Colombie—En amont de Golden. $5,979 86				
do —entre Revelstoke et le lac à la Flèche. 5,995 51				
do —entre l'embouchure de la riv. Kootenay et la ligne frontière 6,522 67				
	18,498 04			18,498 04
Rivière Courtney—Protection des travaux à la jonction avec Isolume	1,014 68			1,014 68
Cowichan, rivière	1,310 67			1,310 67
Esquimalt, bassin de radoub	51 60		16,591 36	16,642 96
Fraser, rivière	20,300 83			20,300 83
Havres en général			3,589 46	3,589 46
Nanaïmo, havre—Enlèvement du rocher Nicol, etc	4,172 29			4,172 29
A reporter	1,000,250 03	271,999 58	393,235 67	1,665,485 28

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,000,250 03	271,999 58	393,235 67	1,665,485 28
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Fin.*						
Colombie-Britannique—Fin.						
New-Westminster, quai—Hangar pour bateau d'excav			528 07			528 07
Nicomeckel, rivière			483 76			483 76
Skeena do			2,000 00			2,000 00
Somas do			499 55			499 55
Victoria, havre—Drag. dans l'intér. du hav.	$6,192 31					
do do à l'extérieur do	1,178 23					
			7,370 54			7,370 54
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.					6,936 42	6,936 42
Drageurs, réparations				30,846 04		30,846 04
Matériel de dragage—Prov. maritimes	$15,946 68					
En général		2,950 01				
			18,896 69			18,896 69
DRAGAGE.						
(Renvoi N° 133048.)						
Nouvelle-Ecosse.						
Barrington (Shelburne)	$1,731 16					
D'Escousse (Richmond)	3,004 83					
Est, rivière de l' (Pictou)	7,280 86					
Mabou, havre de (Inverness)	3,300 83					
Port-Hood (do)	318 99					
Pictou, Cie de houille Acadie, quai	259 61					
St-Pierre, canal (Cap-Breton)	1,344 27					
		$17,241 55				
Ile du Prince-Edouard.						
Georgetown (Queen)	$ 378 00					
Pownal (do)	1,223 43					
Sturgeon (King)	5,129 14					
Summerside (Prince)	5,108 39					
		11,838 96				
Nouveau-Brunswick.						
Hampton (King)	$2,443 54					
do (Sunbury)	5,035 58					
Richibouctou (Kent)	8,067 41					
		15,546 53				
En général		431 47				
Total, provinces maritimes		$ 45,058 51				
A reporter		$ 45,058 51	1,030,028 64	302,845 62	400,172 09	1,733,046 35

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$45,058 51	1,030,028 64	302,845 62	400,172 09	1,733 046 35
DRAGAGE—*Fin*						
Québec.						
Lac des Deux-Montagnes	$ 733 91					
Lévis, bassin de radoub	418 37					
Longueuil	75 00					
Ottawa, rivière	4,305 42					
do bassin Queen, canal Rideau	356 35					
Rivière Nicolet	16 25					
Yamaska, rivière	356 34					
En général	1,804 22					
		8,065 86				
Ontario.						
Amherstburg	$ 558 99					
Cobourg	276 77					
Collins, baie	329 94					
Collingwood	1,800 12					
Français, baie du	40 00					
Gananoque	1,434 31					
Goderich	592 48					
Kincardine	2,722 08					
Kingston	742 15					
Meaford	279 12					
Oakville	453 01					
Ottawa, rivière	417 83					
Owen-Sound	2,893 00					
Pickering	1,326 67					
Port-Credit	1,214 75					
Port-Hope	2,895 91					
Rivière Thames	1,131 00					
Thornbury	172 10					
Trenton	2,926 19					
En général	3,597 20					
		25,803 62				
Manitoba.						
Rivière Rouge	$10,998 21					
Rivière de la Vase-Blanche	3,994 30					
		14,992 51				
Colombie-Britannique.						
Rivière Fraser	$ 5,486 15					
Victoria, havre de	8,241 41					
		13,727 56				
SERVICE GÉNÉRAL		8,459 54				
			,107 60	.....	.....	116,107 60
GLISSOIRES ET ESTACADES.						
District du Saguenay			292 17	3,334 75	1,047 53	4,674 45
do Saint-Maurice			514 91	4,332 75	15,658 83	20,506 49
Rivière Vermillion, district Saint-Maurice			.....	877 53	.....	877 53
A reporter			1,146,943 32	311,390 65	416,878 45	1,875,212 42

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		1,146,943 32	311,390 65	416,878 45	1,875,212 42
GLISSOIRES ET ESTACADES—*Fin.*					
District d'Ottawa		.....	.....	23,915 77	23,915 77
Rivière Ottawa, glissoires, estacade de la Gatineau, frais judiciaires	$ 4,869 07	8,716 67	.....	.....	8,716 67
Rivière Ottawa, glissoires, reconstruction des travaux aux Joachims et Calumet		674 69	.....	.....	674 69
Rivière Noire, glissoires	$ 1,625 61				
do Petéwawa	889 93	2,722 87	.....	.....	2,722 87
do Coulonge	1,341 76				
do Gatineau	2,049 83				
do Madawaska	4,928 62				
		.....	15,704 82	.....	15,704 82
District de Newcastle		.....	3,999 54	1,908 20	5,907 74
CHEMINS ET PONTS.					
Ontario.					
Ponts de la cité d'Ottawa et ses environs—					
Carré Cartier	$ 541 50				
Pont des Chaudières	3,635 49				
Pont Dufferin	35 88				
Ancien pont de la rue Maria	241 40				
Nouveau do do		15 54	.....	.....	15 54
Pointe Nepean	584 51				
Nouveau pont à fermes en fer (Chaudière)	10 00				
Pont des Sappeurs	225 70				
Rue Wellington	2,688 40				
		.....	.....	7,962 88	7,962 88
Pont York, au-dessus de la Grande-Rivière		8,498 30	.....	.....	8,498 30
Territoires du Nord-Ouest.					
Pont de Battleford, rivière Bataille		1,059 42	.....	.....	1,059 42
do la rivière du Ventre, Lethbridge		6,998 84	.....	.....	6,998 84
do do de l'Arc		62 00	.....	.....	62 00
do do du Vieillard, Fort-Macleod		24,968 63	.....	.....	24,968 63
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.					
Nouvelle-Écosse.					
Cap-Sable	$ 422 95				
Chéticamp	1,098 86				
Pointe-Basse	50 00				
Meat-Cove—Rem. les poteaux	1,930 27	2,136 87	.....	.....	2,136 87
do et la ligne de ceinture de la Pointe-Blanche		200 69	.....	.....	200 69
	$ 3,502 08				
Ile du Prince-Édouard.					
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—Subvention		.....	.....	1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.					
Baie de Fundy	$2,662 66				
Escuminac	613 61				
	$ 3,276 27				
A reporter	$ 6,778 35	1,202,997 84	331,095 01	452,611 96	1,986,704 81

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$ 6,778 35	1,202,997 84	331,095 01	452,611 96	1,986,704 81
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*						
Québec.						
Ile Anticosti	$3,434 21					
Grosse-Ile, stat. de la quarant.	605 26					
Iles de la Madeleine	3,113 27					
Rive nord—Vers la Pointe-aux-Esquimaux			2,975 40			2,975 40
do Bersimis-Est	6,370 58					
do do Ouest	4,260 47					
		$ 17,783 79				
Terreneuve.						
Cap Ray		250 00				
EN GÉNÉRAL		3,395 88				
Total, lignes télégraphiques, Saint-Laurent (en bas)					28,208 02	28,208 02
Ontario.						
Ile Pelée					705 09	705 09
Territoires du Nord-Ouest.						
Lignes télégraphiques en général					19,959 61	19,959 61
Colombie-Britannique.						
Nanaïmo à Comox			1,085 84			1,085 84
Lignes télégraphiques en général					8,191 39	8,191 39
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL					6,956 43	6,956 43
DIVERS.						
Agent et dépenses imprévues, C.-B.					6,352 17	6,352 17
Arpentages et inspections					15,403 88	15,403 88
do plans des propriétés du gouvernement					1,212 00	1,212 00
Saint-Jean, N.-B., Fort-Howe			23 00			23 00
Régina, digue Wascana					8 20	8 20
Gratifications—Vve de feu Thos. Pruneau	$ 198 25					
do do W. O. Strong	1,110 00					
do P. O. Bonenfant	83 33					
do G. A. Brown	450 00					
					1,841 58	1,841 58
Commis surn. pour prép. les rapports ord. par le parlem.					112 80	112 80
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.						
District de Saint-Maurice	$1,236 51					
District d'Ottawa	2,505 24					
					3,741 75	3,741 75
do Upper Ottawa Improvement Co. :— Billots, estacade des Chenaux, 1891-92					1,162 41	1,162 41
Totaux			1,207,082 08	331,095 01	546,467 29	2,084,644 38

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 décembre 1892.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRE LE 30 JUIN 1892

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA 29 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE, ETC.

L'intérieur et le toit ont subi des modifications et des réparations; la pièce réservée aux douaniers a été divisée pour faire une place à la caisse d'économie; on a fait l'acquisition de lampes pour la douane et la plateforme a été élevée, etc.

Commis des travaux, M. J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs intérieurs de cet édifice ont été nettoyés et badigeonnés, et la boiserie a été peinturée.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

DARTMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a choisi, pour cet édifice, un emplacement de 78 x 59 pieds à l'encoignure des rues Water et Portland; on est à préparer les plans et les devis.

HALIFAX.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a blanchi les plafonds du bureau de poste et peinturé et réparé les murs, les boiseries et le mobilier; on a aussi posé un tableau pour l'affichage des bulletins.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Les bureaux de la *Direct Cable Company* et du chemin de fer canadien du Pacifique ont été installés, les jours à plomb ont été réparés; on a aussi posé des cabinets d'aisance et des bains avec tous les accessoires nécessaires et des lumières électriques additionnelles.

Les plans ont été préparés par J. C. Dumaresq, architecte d'Halifax, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Donald Grant, Halifax.

NAPPAN.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On est à construire en bois une remise pour les instruments aratoires et les voitures et une porcherie; la première mesure 60 x 25 pieds, ayant un poulailler de 20 x 25 pieds, et une remise de 140 x 25 et un grenier au-dessus d'un bout à l'autre; la porcherie mesure 41 x 25 pieds à un étage; elle se compose de huit compartiments et d'une pièce pour le grain.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, le col. W. M. Blair, Nappan, N.-E.

PICTOU.

QUARANTAINE.

De nouveaux magasins et des latrines ont été construits; le plancher de l'infirmerie, la cuisine, les châssis et les serrures ont été réparés; on a lambrissé les murs, fait l'acquisition d'échelles et on est à creuser un puits.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

SYDNEY.

QUARANTAINE DE LA POINTE-ÉDOUARD.

Le quai qui avait subi des avaries, a été renouvelé et agrandi.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a modifié l'appareil de chauffage auquel on a fait certaines additions; l'édifice en général a subi de légères réparations.

Architecte surveillant, W. C. Harris, Charlottetown, I.P.-E.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites à l'édifice et on a renouvelé le foyer de la chaudière de l'appareil de chauffage.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé la cheminée, le poêle, les tuyaux de poêle et les serrures, et remplacé les vitres brisées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

CHATHAM.

On est à faire des négociations pour l'achat d'une partie de la propriété Fraser dans le but d'y ériger l'édifice public qu'on se propose de construire à cet endroit.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les égouts et renouvelé les fermetures de châssis.

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition de paravents et d'autres menus articles, réparé les tuyaux de décharge, posé de nouveaux urinoirs, des ventilateurs et des châssis aux cabinets d'aisance, réparé 122 tiroirs et boîtes, avec leurs clefs, etc., etc.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs de cet édifice ont été badigeonnés en couleur et la boiserie peinturée; des tiroirs qui fonctionnaient mal ont été remplacés par des neufs; les ouvrages en plomb ont été réparés et améliorés.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PORTLAND.

BUREAU DE POSTE.

De menues réparations ont été faites au comptoir, aux poêles et aux tuyaux de poêle, etc., sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.

On a installé ce bureau ainsi qu'une petite maison pour les instruments.

Un pilier en pierre a été construit sur la voûte jusqu'au toit de l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Cet édifice, dans le cours du dernier exercice, et à venir jusqu'au 19 mars, date à laquelle il a été détruit par un incendie, a été, comme à l'ordinaire, réparé, nettoyé, etc. On a soigneusement entretenu les chaudières, la fontaine et la machine, on a posé de nouveaux ressorts aux soupapes et on a fait l'épreuve des soupapes qu'on a soumis à une pression de 25 livres. On a entouré les fournaises et posé de nouvelles plaques. On a réparé les cabinets d'aisance, les urinoirs, l'appareil de chauffage à vapeur, l'appareil à gaz, les sonneries électriques, le toit, les calorifères, l'ascenseur hydraulique, les cordes des châssis, etc. On a posé des doubles châssis à la grande salle et réparé le mobilier.

Le 19 mars 1892, ainsi que je viens de le dire, cet édifice a été complètement détruit par l'incendie, les murs de pierre et la tourelle de brique seuls sont restés debout. On a immédiatement enlevé les débris et tout le fer, etc., qui ne pouvait plus servir à la reconstruction de l'édifice a été vendu à l'enchère publique. On a temporairement logé les divers départements dans l'édifice Pugsley qui a été loué et on a installé des bureaux pour lesquels on a acheté du mobilier.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C. Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Dans le cours de l'exercice des réparations ont été faites à la maçonnerie, à la fournaise, à l'appareil à gaz, aux cabinets d'aisance, aux urinoirs et au mât.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

HOPITAL DE LA MARINE.

Dans cet édifice des réparations ont été faites aux ouvrages en plomb, aux cheminées, à la toiture en fer, à l'ardoise, aux gouttières. aux bains, aux urinoirs, aux cabinets d'aisance, aux conduites d'eau, au poêle de cuisine et à la fournaise. Le plafond de la salle des opérations, qui était tombé, a été refait.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. G. McCordock, I. C., Saint Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé, nettoyé et arrangé la fournaise, les cabinets d'aisance, les urinoirs, les conduites d'eau, l'appareil de chauffage, l'appareil à gaz, les tubes acoustiques, les sonneries électriques, les serrures, les calorifères, le toit, l'ascenseur hydraulique, les châssis, les cordes de châssis, le mobilier, les horloges, les tiroirs à lettres et les portes. On a fait l'acquisition de lampes, réparé l'asphalte, nettoyé le logement du concierge, blanchi les plafonds et les murs et peinturé la boiserie. On a planté sur l'édifice un mât muni d'une boule horaire, de signaux de tempête et pour la navigation. Une partie du toit qui est en fer a été recouverte d'un plancher en bois comme mesure de protection et un logement a été préparé pour le fonctionnaire préposé aux signaux.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites dans le cours de l'exercice.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites dans le cours de l'exercice.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE QUÉBEC.

FRASERVILLE (RIVIÈRE-DU-LOUP.)

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est maintenant recouvert d'un toit, et on espère le terminer et l'installer cet automne.

Des plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, Elzéar Marquis, Fraserville.

Entrepreneur, Alfred Lortie, Québec.

GROSSE-ILE.

QUARANTAINE.

On a fait l'acquisition d'une lumière pour le steamer *Challenge* et de certains autres articles d'installation pour laboratoire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

Entrepreneur pour l'installation, M. F. Poitras, Québec.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans un rapport précédent a été installé et occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, Jos. Mettayer, Lachine.

Entrepreneur, Jos. Fitzpatrick, Joliette.

MONTRÉAL.

DOUANE.

L'appareil de chauffage et les ouvrages en plomb ont subi les réparations ordinaires.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Dans le cours de l'exercice des réparations de peu d'importance ont été faites aux machines et à l'appareil de chauffage.

BUREAU DE POSTE.

Les ouvrages en bois et l'installation de tout l'édifice ont été nettoyés et réparés. Le bureau des lettres chargées a subi des modifications et un grand nombre d'articles d'installation ont été fournis aux divers départements, les ouvrages en plomb, etc., ont été réparés et modifiés.

Architecte surveillant, James Nelson, Montréal.

Entrepreneur, Em. Saint-Louis, Montréal.

QUÉBEC.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

On acheté du tapis et réparé le mobilier.

LA CITADELLE.

Logement du gouverneur général.

Comme d'habitude on a nettoyé, peinturé et préparé le logement pour la visite annuelle de Son Excellence.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a renouvelé les fils métalliques de l'ancenseur et réparé les ouvrages en plomb, les gargouilles et les conduits.

BUREAU DE POSTE.

Toutes les portes d'entrée ont été munies de nouveau ressorts, etc.

On a posé un râtelier pouvant contenir 100 sacs et acheté un coffre-fort à l'épreuve des voleurs pour la division des timbres. L'intérieur des murs du bureau de poste, au rez-de-chaussée, a été nettoyé, gratté et peinturé à neuf. On a apporté des modifications dans le bureau des lettres chargées et au treillis du bureau de poste.

On a acheté du mobilier pour le bureau de poste. On a examiné et réparé les ouvrages en bois, etc.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé un certain nombre de tuyaux de l'appareil de chauffage, dans l'entrepôt de vérification, que la gelée avait brisés.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

Les entrepreneurs chargés de la construction de cet édifice n'ont pu exécuter leur contrat d'une façon satisfaisante, et après examen, on a constaté que les travaux faits étaient, tant au point de vue des matériaux qu'au point de vue de l'exécution, si défectueux qu'ils mettaient l'édifice en danger.

En conséquence le gouvernement a repris l'affaire en main, et ce département a expédié d'ici un fonctionnaire compétent sous la surveillance duquel une partie des murs a été démolie ; on est à les reconstruire, tout en demandant de nouvelles soumissions.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Les travaux qui suivent ont été, autant que possible, exécutés par les détenus sous la surveillance de ce département.

Dans l'aile sud on a posé un plancher en pierre de 3,600 pieds carrés, et un plafond en brique avec poutrelles en fer.

On a construit 42 cellules en pierre avec portes en fer. On a posé à 132 cellules la serrure Maréchale. On a acheté un orgue pour la chapelle protestante. On a peinturé la grange, les écuries, les remises, la maison de la pompe, le logement du préfet. Les édifices, l'aqueduc et l'appareil de chauffage ont subi des réparations.

Commis des travaux, M. Elz. Dagnault, Saint-Vincent-de-Paul.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Le bardeau du toit de cet édifice a été renouvelé, et des réparations générales ont été exécutées.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel. Trois-Rivières.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des réparations générales, peinturé, posé un plancher neuf et acheté de nouveaux articles d'installation.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel, Trois-Rivières.

VALLEYFIELD.

BUREAU DE POSTE.

La mansarde a été installée et disposée de manière à servir de logement au gardien. Un nouvel escalier a été posé du rez-de-chaussée à la mansarde.

Entrepreneurs, MM. Bélanger et Préfontaine, Valleyfield.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALMONTE.

BUREAU DE POSTE.

De légères améliorations ont été faites dans le cours de l'année, et on a acheté du mobilier pour les bureaux de la douane.

Commis des travaux, M. A. Bell, Almonte, Ont.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La conduite d'eau principale de la ville a été raccordée au service de l'eau de l'édifice, et l'égout des cabinets d'aisance a été relié à l'égout de la ville.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture du toit a été réparée; on a posé des crochets additionnels au gros tuyau principal de l'appareil de chauffage et l'installation a subi de légères réparations.

BERLIN.

Les tuyaux principaux de l'appareil de chauffage à eau chaude, dans le sous-sol ont été modifiés et recouverts d'un enveloppe non-conductrice.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur ont été installés et meublés sous la surveillance de ce département.

CARLETON PLACE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé, on est à en faire l'installation et à y poser un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Andrew Bell, Almonte, Ont.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. R. Cameron, Almonte, Ont.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. N. Landry, Ottawa.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le treillis, les cloisons et l'installation du bureau de poste ont subi des modifications considérables, et le bureau de l'inspecteur du gaz a été installé et meublé pour l'inspecteur des postes.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 5 avril 1892, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, et les travaux progressent d'une façon satisfaisante. Ce sera un édifice en brique à $2\frac{1}{2}$ étages, avec parements en pierre, une fondation en pierre, mesurant 55 x 43, et ayant en outre une annexe en brique ayant un étage de 40 x 24.

Le sous-sol de l'édifice principal sera occupé par l'appareil de chauffage, le combustible, etc., le rez-de-chaussée par le bureau de poste; le premier étage par la douane et le revenu de l'intérieur; la mansarde servira de logement au gardien et l'annexe d'entrepôt de vérification.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneur, J. R. Eaton, Orillia.

Commis des travaux, W. H. Croker, Orillia.

OTTAWA.

EDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les pièces de la mansarde occupées par le ministère de l'intérieur et le conseil privé ont subi des modifications; les pièces du sous-sol ont été réparées; et les diverses autres pièces dans tout l'édifice ont été nettoyées, badigeonnées et peinturées.

Les travaux ont été exécuté sous la surveillance de ce département.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

On a construit des annexes au poulailler et à la porcherie; on a ajouté des calorifères dans les résidences du chimiste et de l'agronome; et on a tendu de papier la résidence du chimiste. On a aussi ajouté certains articles d'installation dans le laboratoire.

Le tout s'est exécuté sous la surveillance de ce département.

EDIFICE LANGEVIN.

On a fait l'acquisition de mobilier, de boîtes d'emballage, etc., posé des tablettes et réparé le mobilier, pour le compte des divers ministères qui occupent cet édifice.

On a fait des modifications et des additions aux appareils à gaz et de chauffage, et aux ouvrages en plomb, on a posé des échelles de fer à l'intérieur des deux grands ventilateurs; le sous-sol a été nettoyé, blanchi et peinturé à neuf sous la surveillance de ce département.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

On a posé autour de cet édifice un nouveau trottoir en ciment "granolitique", réparé la toiture, etc., sous la surveillance de ce département.

Travaux Publics.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

On a posé une cloison avec portes dans le passage du sous-sol à un pied de l'escalier qui conduit au jeu de paume, dans le but d'intercepter les courants d'air; une partie du plafond de la chambre d'alambic a été lambrissée; une partie du mur du passage du sous-sol a été latté et plâtré à neuf; 11 carrés du plancher du sous-sol ont été renouvelés; 10 portes circulaires à panneau ont été faites pour appareiller celles de la bibliothèque; on a posé 234 verges de tapis neuf dans le salon et la bibliothèque; les cuivres ont été réparés; on a acheté de nouveaux ustensils de cuisine, du linge et des couvertures et un poêle de cuisine; le mobilier, les rideaux, etc., ont été réparés et entretenu en bon état.

Le plafond des cabinets d'aisance du cottage a été lambrissé en pin. On a fait 2,215 verges de badigeonnage, 350 verges de peinturage et tendu 620 verges de papier, dans le Rideau Hall, le cottage et les écuries; le tout a subi un nettoyage général pendant l'absence de Son Excellence.

Dans le serre on a posé 125 tables pour les plantes, et un plancher de 2 pouces dans la chambre aux fleurs cultivées dans les pots; quatre carrés de plancher ont été posés dans la serre aux fleurs, et 300 pieds de vitres brisées ont été remplacés dans les diverses serres.

Les enduits et les peintures de tous les édifices ont été réparés; les doubles châssis et les jalousies ont été nettoyés, enlevés et remis selon que requis; les fournaises, poêles, tuyaux et cheminées ont été nettoyés, réparés, etc.

On a construit 245 pieds linéaires de clôture de 7 pieds, 1,030 pieds de clôture de 4 pieds, 340 pieds de clôture de 10 pieds en planche à joints clos, 95 pieds de clôture de 6 pieds en planche à joints clos, 875 pieds de clôture de 4 pieds à 3 traverses et 150 pieds de clôture de 6 pieds 5 pouces à 3 traverses, y compris 57 pieds de barrières à pieux, et 2 nouvelles barrières à poteaux à l'entrée de l'avenue semblables à celles qui existent. La clôture à pieux a été réparée et on a posé un tourniquet.

Dix carrés d'un plancher de 3 pouces ont été posés dans l'écurie occidentale; 120 verges du pavé de l'écurie de l'est ont été goudronnées et ensablées; 230 pieds linéaires de trottoir de 3 pieds de largeur ont été posés à partir de la porte de l'avenue jusqu'à la rue McKay; 130 pieds linéaires de traverses de planche de 3 pouces ont été renouvelés, de nouveaux escaliers avec marche en cèdre ont été construits auprès des trottoirs à l'extrémité du jeu de paume;

On a posé dans le jardin un nouveau treillis à vigne, long de 100 pieds; on a réparé les glissoires; le pavillon du corps de musique et la passerelle ont été mis en place puis enlevés; le *curling rink* et le patinoir ont été tenus en bon état, la glacière a été remplie, la neige enlevée des chemins, des trottoirs et des toits, et les serres et les jardins ont été tenus en bon état. Un bouquet d'arbres d'ornementation, au nombre de 75, sortis de la ferme expérimentale a été planté dans un angle du jeu de *cricket*,

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. W. Hutchinson, Ottawa.

Entrepreneurs pour l'entretien des terrains, etc., MM. Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur pour l'enlèvement de la neige, M. Cluff, Ottawa.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les jours à plomb au dessus de la Chambre des communes et du Sénat ont été réparés; les chambres des sergents-d'armes ont été modifiées et réparées, ainsi que les ventilateurs du Senat; la bibliothèque a subi des modifications et des réparations; les murs de la bibliothèque ont été jointoyés et le toit réparé.

On a posé de nouveaux châssis dans la chambre du comité des chemins de fer ainsi que dans la chambre n° 50, dans chacune de ces chambres l'appareil du ventilateur a été amélioré; du mobilier a été acheté pour divers bureaux dans l'édifice et des réparations ont été faites partout.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

On a fait considérablement de nettoyage de badigeonnage et de peinturage dans les corridors et les bureaux; les mansardes du ministère de la marine ont été modi-

fiées et améliorées, y compris le prolongement des services de l'eau, du gaz, des sonneries électriques et de l'appareil de chauffage ; on a installé de nouveaux bureaux et posé un escalier dans la division des archives de ce département ; le toit et les jours à plomb ont été réparés. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE POSTE.

Les dommages considérables faits à cet édifice par l'incendie du 17 janvier dernier ont été réparés. On a dû latter et plâtrer à neuf la plus grande partie de l'intérieur de l'édifice ; une bonne partie de l'installation a été renouvelée, le mobilier réparé et les services de l'eau, du gaz et des sonneries électriques ont été rétablis. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

L'entrepreneur a entretenu le parc à la satisfaction de ce département. On a peinturé la serre et remplacé les vitres qui manquaient ; on a planté de nouveaux arbrisseaux.

Entrepreneur chargé de l'entretien du parc, M. L. Garello, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

L'entrepreneur a entretenu les terrains à la satisfaction de ce département.

Entrepreneur, M. N. Robertson, Ottawa.

Entrepreneur chargé de l'enlèvement de la neige, M. W. Moore, Ottawa.

IMPRIMERIE.

On a peinturé, posé des vitres et construit une nouvelle clôture autour de la propriété, sous la surveillance du département.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

La chaussée des rues est et ouest du canal, du chemin de la Pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe, ont été grattées, nettoyées et réparées. Les trottoirs et les traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et aux musées ont été réparés, la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue ; les cendres ont été enlevées du *block* Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie.

Les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

Entrepreneur pour l'enlèvement de la neige, M. W. Moore, Ottawa.

COUR SUPRÊME.

Les annexes dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière ont été terminées et les pièces installées, y compris des tablettes, des rayons de bibliothèque, des ouvrages en plomb, appareil à gaz, extension de l'appareil de chauffage et du service des sonneries électriques, ainsi que du mobilier, tapis, etc.

Les plans ont été préparés par ce département.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, W. Stewart, Ottawa.

Entrepreneur des ouvrages en plomb et de l'appareil à gaz, M. O. Higman, Ottawa.

VICTORIA HALL.

Le toit de cet édifice a été réparé sous la surveillance de ce département.

PETERBOROUGH.

DOUANE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est à peu près terminé ; on est à préparer les plans d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, J. E. Belcher, Peterborough.

Entrepreneur de l'édifice, J. E. Askwith, Ottawa.

PETROLIA.

BUREAU DE POSTE.

Le 29 janvier 1892 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, et les travaux sont en voie d'exécution. Ce sera un édifice de 2½ étages, en brique avec parements en pierre, sur fondation en pierre, de 56′6″ x 42′0″, avec une annexe à un étage en brique de 44′6″ x 21′6″. Le sous-sol sera occupé par l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée par le bureau de poste, le premier étage par les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; la mansarde servira de logement au gardien et l'annexe à l'entrepôt de vérification.

Les plans ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

PORT ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un emplacement de 100′ 0″ × 100′ 0″ à l'encoignure des rues Count et Arthur a été gratuitement cédé à Sa Majesté pour les fins de cet édifice et un contrat pour la construction et l'achèvement de celui-ci a été passé le 8 janvier 1892, date depuis laquelle les travaux sont en voie d'exécution. Le corps principal de l'édifice est à deux étages, 43′ 0″ × 56′ 0,″ avec sous-sol et mansarde, et l'aile à un étage mesure 40′ 0″ × 20′ 6″. Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre; les cloisons, les planches et le toit seront en bois, ce dernier recouvert de tôle galvanisée. Le sous-sol contiendra l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu et la mansarde, le logement du gardien. Dans l'annexe se trouveront l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures. Des voûtes en brique sont ménagées pour les bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur.

Commis des travaux, M. Powley, Port-Arthur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Entrepreneurs, Tobin et O'Keefe, Ottawa.

SAINTE-CATHERINE.

EDIFICE PUBLIC.

Un nouveau calorifère a été installé et raccordé dans le couloir du public; l'appartement du gardien a été badigeonné; l'installation et les ouvrages en plomb du bureau de poste ont été réparés et modifiés.

TORONTO.

DOUANE.

Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, aux ouvrages en plomb, aux jours à plomb et au toit sous la surveillance de ce département.

Architectes surveillants, Denison et King, Toronto.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La corporation de la cité de Toronto a cédé au gouvernement l'emplacement pour l'érection de cet édifice. Cet emplacement se compose d'un lot de 270 × 497 pieds avec façade sur les rues Osgoode, University, Chesnut et Armong. Le 10 novembre 1891 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice qui est en voie d'exécution.

L'édifice sera construit en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre, mesurant 300 pieds de longueur sur 185 pieds de largeur, à part ces tourelles projetant sur la rue Osgoode.

La salle d'exercice a 280 pieds de longueur, 125 de largeur et 36 pieds de hauteur du plancher à la naissance du toit. Le sous-sol mesure 125 × 140 pieds. De chaque côté de la salle se trouve les arsenaux s'étendant tout le long de l'édifice et large de 22′ 6″ pieds formant un déclin de chaque côté de l'édifice; l'appendice du côté du nord est à un étage. Du côté du sud il y a 2 étages et un sous-sol.

Les tourelles des angles et les parties du centre qui font projection ont 4 étages de hauteur, et renferment les salles de musique, les cabinets d'aisance, etc. Au-dessus des arsenaux, du côté sud se trouvent les logements des officiers, et dans le sous-sol

sont la fournaise, les magasins, les cuisines et les caves, les cabinets d'aisance, etc. Le sous-sol de la salle principale est réservé à un jeu de quille, à une salle de tir, à des magasins, etc.

Les plans ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. R. C. Windeyer, Toronto.

Entrepreneur, le Major John Stewart, Ottawa.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les chaudières, le monte-charge et les ouvrages en plomb ont été réparés sous la surveillance de ce département.

Mécanicien, John A. Wells, Toronto.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'appareil de chauffage a été en partie refait et réparé, et les ouvrages en plomb ont subi de légères réparations, etc., sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE POSTE.

On a de nouveau modifié l'appareil de chauffage ; les ouvrages en plomb ont été réparés ; on a aussi peinturé, verni, tendu du papier et fait d'autres menues réparations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

Architectes surveillants, Denison et King, Toronto.

TRENTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait l'acquisition d'une nouvelle pompe foulante et exécuté diverses menues réparations.

WALKERTON.

ÉDIFICES PUBLICS.

Cet édifice, dont la description se trouve dans un rapport antérieur, a été terminé. On a installé et garni les divers bureaux et posé un appareil de chauffage à eau chaude.

Commis des travaux, J. J. Tolton.

Entrepreneur de l'installation, J. C. Oppenheiser, Walkerton.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, McGuire et Bird, Toronto.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les bureaux du revenu de l'intérieur ont été modifiés et installés d'une nouvelle façon, et on a ménagé un bureau qu'on a installé et garni pour l'inspection du gaz.

Le toit, les ouvrages en plomb et l'installation du bureau de poste ont subi de légères réparations.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice et l'appareil de chauffage à eau chaude ont été terminés et l'édifice occupé.

Entrepreneur de l'édifice, James Hanbury, Brandon.

Commis des travaux, T. J. Chubb, Brandon.

Architecte surintendant, W. R. Marshall, Brandon.

WINNIPEG.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

Cet édifice a été terminé et muni de bains, de cuvettes et d'un service à eau chaude, d'un poêle de cuisine, et du mobilier ; on a aussi construit des clôtures, des plateformes et des trottoirs.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.
Commis résidant des travaux, D. Smith, Winnipeg.
Entrepreneurs, MM. Brydon et Charlesworth, Winnipeg.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau des terres fédérales a été installé. On a renouvelé les tuyaux de la chaudière de l'appareil de chauffage, et d'autres menus travaux de menuiserie ont été exécutés.
Commis des travaux, D. Smith.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CALGARY.

CASERNES.

On a introduit le service de l'eau dans l'édifice.
On a ajouté au corps de garde deux cellules, une salle à manger et une cuisine; on a construit des latrines et une clôture autour de la cour en arrière. On a réparé les bureaux ainsi que le logement du médecin.
Commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary.

PALAIS DE JUSTICE.

On a introduit le service de l'eau dans cet édifice, fait les ouvrages en plomb nécessaires et réparé les égouts.
Commis des travaux, H. D. Johnston, Calgary.

EDMONTON.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

La Compagnie de la Baie-d'Hudson a fourni un emplacement pour cet édifice près de la gare du chemin de fer canadien du Pacifique, et sur cet emplacement on a érigé un bâtiment en bois de 25 x 40 pieds.
Les plans ont été préparés par ce département.
Entrepreneur, H. D. Johnston, Calgary.

MAPLE CREEK.

CASERNES DE LA POLICE À CHEVAL.

On a ajouté un étage de 16 x 30 pieds à l'infirmerie, avec toiture; le tout est maintenant prêt pour les enduits, etc.
Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

RED DEER.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 11 septembre 1891 un contrat a été passé pour l'érection de cet édifice qui est maintenant en voie d'exécution. L'édifice qui couvrira un espace de 65 x 48 pieds, sera construit en pierre à 2 étages avec sous-sol, planchers, cloisons et toit en bois. Au sous-sol se trouveront l'appareil de chauffage, la pompe et la citerne, avec pièces séparées pour le combustible, les cabinets d'aisance, les bains, etc. Au rez-de-chaussée il y aura la salle à manger, le parloir, la chambre de la directrice, le bureau, la salle de couture, l'infirmerie, une chambre à coucher, une cuisine, un garde-manger et un magasin, et au premier étage, une classe, le dortoir des petites filles, le dortoir des petits garçons, la salle des employés, une infirmerie et la chambre de la sous-directrice.
Les plans ont été préparés par ce département.
Commis des travaux, H. D. Johnston, Calgary.
Entrepreneur de l'édifice, M. John Stewart, Ottawa.

RÉGINA.

PALAIS DE JUSTICE.

Des modifications ont été faites à l'entrée du bureau des terres fédérales pour faciliter les affaires de ce bureau.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

L'intérieur des murs et les plafonds ont été lambrissés de bois blanchi; on a érigé des plates-formes servant aux lits; posé des châssis doubles, construit un petit hangar pour le combustible et posé un trottoir.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

BUREAUX DU GOUVERNEMENT.

On a posé la lumière électrique ainsi qu'un appareil de chauffage à eau chaude; les bureaux ont été installés et garnis. L'édifice est maintenant occupé.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Dunlop et Chapman, de Pembroke, Ont.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

CHAMBRE DU CONSEIL.

On a fait des modifications et des réparations après le déménagement des fonctionnaires dans les nouveaux bureaux; des salles de comité et les pièces réservées à l'Orateur et au greffier de l'Assemblée ont été installées; on a acheté d'autres pupitres pour les députés et un nouveau fauteuil pour l'Orateur, ainsi que des poêles et autres articles d'installation; on a posé la lumière électrique.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

NOUVEL HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Cet édifice est occupé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur. On a posé un système de lumière électrique maintenant en opération; on a construit une clôture autour des vingt-cinq acres de terre qui avoisinent immédiatement l'édifice.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

EN GÉNÉRAL.

Les hommes du corps de police ont fait de nombreux renouvellements et réparations aux postes de la police à cheval à Prince-Albert, Battleford, Fort-Saskatchewan, Saint-Albert, Calgary, Fort-Macleod, Lethbridge, Maple Creek et Régina.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AGASSIZ.

FERME EXPÉRIMENTALE.

La résidence du directeur dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminée et est maintenant occupée. Le 20 novembre 1891, un contrat a été passé pour l'érection d'une grange de 61′ 0″ x 80′ 0″ x 58′ 0″ pieds du sol au sommet du toit. Elle se compose d'un sous-sol en pierre pour les instruments aratoires, l'emmagasinage du charbon, un silo et un atelier de charpentier; au rez-de-chaussée se trouvent une bergerie, une sellerie, un passage et un magasin général; le premier étage contiendra le fenil et une pièce pour les outils, etc.

Commis des travaux, Jos. Brown.

Entrepreneurs, MM. Matthew et Rockett.

Les plans ont été préparés par ce département.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria.

Travaux Publics.

KAMLOOPS.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Cet édifice a subi de menues réparations dans le cours de l'exercice, sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE.

Le rez-de-chaussée de cet édifice, division du bureau de poste, a subi plusieurs modifications; on a acheté du mobilier pour ce bureau. Ces changements et additions se composent, premièrement, de l'achat de 22 râteliers à sacs de la poste, système Harrison, deuxièmement, de la fabrication et de la pose de 4,200 boîtes à lettres avec garniture en cuivre; troisièmement, de l'installation d'une pièce pour les timbres et d'une table pour la distribution des journaux; quatrièmement, d'un tambour avec portes volantes; cinquièmement, d'une ouverture dans le mur en raccordement avec une boîte à lettres, et de menues réparations à l'appareil à gaz.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des travaux ont été exécutés pour faire face aux besoins du bureau de poste qui occupe le rez-de-chaussée, afin de donner plus de facilités au service de la poste; on a déménagé le bureau des terres au premier et au second étage, déménagé le bureau de l'inspecteur des pêcheries, pour le remplacer par le bureau des terres, installé le bureau de l'inspecteur du revenu de l'intérieur, et acheté du mobilier pour le bureau des douanes.

Les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I.C., Victoria.

VANCOUVER.

BUREAU DE POSTE.

L'entrepreneur n'ayant pu continuer les travaux, on a, en conséquence, demandé des soumissions, et un contrat a été adjugé à M. T. Tompkins, de Brockville, Ont. Les travaux sont en voie d'exécution.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, M. C. O. Wickenden, Vancouver.

VICTORIA, C.-B.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICE.

On a fait l'acquisition d'un emplacement de 250 x 200 pieds pour cet édifice, sur la rue Melzies, et le 23 mai 1892 un contrat a été passé pour sa construction. Les murs seront en briques sur fondation en pierre. La salle d'exercice aura 75 x 160 pieds, à deux étages, avec une annexe en déclin, large de 27 et s'étendant tout le long de l'édifice. Au rez-de-chaussée sont cinq arsenaux, une remise pour les canons, une salle pour les officiers, une chambre d'ordonnance, une chambre pour les sergents, et deux pièces pour les magasins du quartier-maître. Au premier, une salle de musique, une pièce pour les officiers, une salle de lecture et des magasins.

Les plans ont été préparés par ce département.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. G. Gamble, Victoria.

Commis des travaux, W. Hassard, Victoria.

DOUANE.

Le pupitre du caissier a subi des changements et des additions; du tapis de corde a été posé dans un des bureaux et des réparations de peu d'importance ont été faites. On a construit un hangar sur le quai de la douane pour l'emmagasinage du combustible destiné aux divers édifices publics, dans Victoria.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. Gamble, I. C., Victoria.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites dans le cours de l'exercice aux services du gaz et de l'eau aux cabinets d'aisance, aux urinoirs, aux planchers, aux serrures, aux portes et châssis; on a fait l'acquisition de tables à distribution et de pupitres pour les facteurs, et un signal d'alarme contre les voleurs a été posé dans la voute de la caisse d'économie fédérale et raccordée au poste de police.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I. C., Victoria.

CASERNES DE LA BATTERIE "C."

Les égouts des logements des officiers ont été examinés et en partie renouvelés, et on a fait l'acquisition de bois pour les trottoirs et de gravier pour les chemins.

Les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C., Victoria.

REFUGE DES IMMIGRANTS.

De menues réparations nécessaires ont été faites à cet édifice dans le cours de l'année sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C., Victoria.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département, et sont au nombre de 140 y compris le personnel des édifices d'Ottawa.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX (COMBUSTIBLE).

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 123 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à environ 160 édifices en tout.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-treize édifices ont été éclairés par le gaz, trente et un édifices par la lumière électrique incandescente, deux par la gazoline et le reste par le pétrole; bon nombre d'édifices mentionnés en dernier lieu, sont éclairés, à leur entrée, par des lumières électriques à arc.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception de ceux d'Ottawa et des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-treize édifices, dans quarante-quatre localités sont alimentés par des compagnies d'aqueduc, le reste prend son eau dans des puits où on l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question, ont été nettoyés, badigeonnés, etc., et ont subi diverses réparations et améliorations.

ANNEXE N° 3.

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans,

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU

Ministère des Travaux Publics.

ANNEXE N° 3.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

N° 47729.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un rapport sur les travaux exécutés dans les différents ports, etc., en Canada, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BAIE FORTUNE.

La baie Fortune, dans le comté de King, se trouve sur la rive sud de la baie Rollo, sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard, à environ cinq milles au sud-ouest de Souris, point terminal oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Le brise-lames est à l'embouchure de la rivière Fortune; des bancs de sable s'étendent des deux côtés à partir de la terre ferme jusqu'au bord du chenal, celui du côté sud n'ayant que 300 pieds de longueur tandis que celui du côté nord est assurément long d'un quart de mille. Le village de la baie Fortune est situé à environ deux milles de l'embouchure de la rivière et à la tête de la navigation.

Les habitants, dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau au large de l'embouchure de la rivière, et pour empêcher le sable, dont se composent les grandes battures du côté est, d'être charrié dans le chenal, commencèrent, il y a plusieurs années, la construction d'un brise-lames sur la grève, du côté est du chenal, en le commençant à un point 50 pieds du côté est de l'abord en charpente à encaissement au nord de la jetée, et le prolongeant au large dans une direction sud-est sur une distance d'environ 400 pieds, dans le but de diriger le courant au reflux, et, une fois prolongé, de maintenir, par l'affouillement, un chenal, à travers la barre, de 8 à 10 pieds de profondeur, la profondeur de l'eau, à mer basse, sur la barre, n'étant en général que de 4 pieds, ce qui empêchait tout vaisseau quelconque d'entrer.

A la dernière session le parlement a voté $1,500 pour prolonger le brise-lames dont le plan et le devis ont été préparés. Les travaux qu'on se propose de faire consistent à prolonger de 400 pieds la construction qui existe présentement, et à réparer cette construction primitive.

JETÉE DE BAY VIEW.

La jetée de Bay View est située sur la rive orientale et près de l'embouchure de la rivière Hope qui se déverse dans le port de New-London, à environ 3½ milles au sud-est de son embouchure.

Cette jetée n'est pas exposée à la grosse mer, mais la grande marée extraordinaire du premier décembre dernier qui, jointe à la tempête qui existait alors, a fait tant d'avaries ailleurs, a passé de 18 pouces au-dessus du sommet de la construction, a emporté les fascines, la pierre et la terre qui la remplissait, laissant la jetée presque vide, et, dans cet état, elle a été en partie soulevée, rompant les boulons qui assujétissaient les défenses à la construction, et fendant en deux la tête des pilotis, et n'eussent été les pilotis plantés autour de la jetée, celle-ci aurait incontestablement été emportée.

Les travaux de réparations se sont résumés à reconstruire le sommet de l'extrémité du large sur une distance de 40 pieds, à une profondeur de 5 pieds, et à planter

autour 14 nouvelles défenses ; en second lieu, à reconstruire le sommet de 60 pieds de la jetée, à l'intérieur de l'extrémité du large à une profondeur de 2 pieds.

En octobre et en novembre 1891, la jetée a été de nouveau avariée, une brèche s'étant pratiquée dans la partie inférieure de la construction. Cette brèche a été réparée dans le cours de l'exercice.

JETÉE DE BELFAST.

Cette jetée, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon.

La jetée, longue de 600 pieds, a une largeur variante de 24 à 35 pieds et se termine au large par un L de 105 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur ; la face de la jetée qui regarde le chenal, a donc 140 pieds. A l'exception de deux petites ouvertures, la jetée est construite de parements en bois carré; son extrémité intérieure, sur une étendue de 300 pieds, est remplie de fascines, de pierre et d'argile, et son extrémité extérieure, ainsi que son L, sont couverts d'un tablier.

Depuis que le département en a pris possession l'extrémité du large et l'L ont été complètement réparés.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $700 a été employée à construire en fascines, en pierre et en terre la chaussée de la partie inférieure de la jetée sur une longueur de 350 pieds, à poser aussi deux rangées de pièces de bois de chaque côté sur une longueur de 74 pieds, soit en tout 148 pieds, 81 pieds de la partie planchéiée de la jetée a été haussé et on a posé de nouvelles traverses et de nouvelles longuerines ; 18 défenses ont été enfoncées et assujéties, 2 poutres de travées ont été mises en place, une des travées a été remplie de pieux, de fascines et de pierre, 47 pieds linéaires de lisses ont été renouvelés et 624 pieds carrés de planchéiage ont été posés, outre d'autres réparations, ce qui a mis la construction en bon état.

PORT DE BRAE.

Le port de Brae, dans le comté de Prince, est situé sur la rive nord de la baie d'Egmont, à environ 8 milles à l'est de West-Point, et à 12 milles au nord du cap Egmont, les deux promontoires qui forment la baie d'Egmont. Le port est à environ 6 milles de la station de Coleman, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, cette station étant à 36 milles au nord de Summerside, chef-lieu du comté.

Le port est à l'embouchure de la rivière Brae et formée par la protection qu'offre l'Ile Brae qui, située parallèlement à la rive, à une distance d'un quart de mille à un mille et ayant une longueur d'un mille et demi de longueur, donne un refuge complet. L'espace ainsi renfermé est très considérable, mais comme la plus grande partie vient à sec à marée basse, et la marée ne montant que de 4 pieds, il n'y en a qu'une faible proportion d'accessible aux bateaux et aux petits vaisseaux.

L'entrée du port est d'environ 900 pieds de largeur et est protégée contre les grands vents du sud par un grand banc de sable que dans cette localité on appelle "banc du large." Ce banc se trouve à environ un demi-mille au large de la rive et brise la mer soulevée par les vents du midi. Une "barre intérieure," presqu'à sec à mer basse, obstrue l'entrée et rend presqu'inutile le mouillage et le refuge excellents qu'y trouveraient sans cela les bateaux et les petits vaisseaux, tout en empêchant l'expédition des produits.

Dans le but d'améliorer cette entrée, les habitants de cette région, en 1870, ont commencé à construire un brise-lames en fascines et en pierre afin de rétrécir l'entrée, et de créer un courant plus fort en le dirigeant sur la barre aux fins d'obtenir, par l'affouillement, une plus grande profondeur d'eau à cet endroit; ils ont construit en tout une longueur de 300 pieds.

Dans le cours de la session de 1890–91, le parlement a accordé un crédit de $1,000 pour le prolongement du brise-lames, et, un plan et un devis ayant été préparés, un contrat a été passé pour la construction d'une longueur de 200 pieds; l'entreprise a été terminée d'une manière satisfaisante le 13 avril 1892. La construction qu'on a érigée a une largeur de 20 pieds d'un côté à l'autre du sommet, le fond se composant d'une assise de fascines épaisse de 2 pieds; de cette assise à 2½ pieds du sommet, le brise-lames est construit en espars d'épinette, et le sommet en pièces de bois équarries; le brise-lames renferme deux encaissements bien remplis, les

façades sont protégées au moyen de défenses de dix pieds en dix pieds; sur le sommet se trouve une chaussée composée de fascines, de pierre et de terre.

BRISE-LAMES DE L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Compbell, dans le comté de King, est situé sur le côté nord de l'île, à environ neuf milles de la pointe de l'est, et à 14 milles de Souris, point terminal oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

En 1872, le gouvernement provincial a construit un brise-lames détaché de 300 pieds de longueur sur 30 de largeur, sur le récif qui s'étant au large à partir de l'extrémité ouest de l'anse, pour la protection des petits bateaux pêcheurs et autres.

Dans le cours de 1882-83 le département a réparé l'ancienne construction, en a élevé la hauteur de deux pieds et l'a reliée à la rive, (distance de 70 pieds); il l'a aussi prolongé de 250 pieds sur une largeur de 20 pieds au sommet, ce qui donne au brise-lames une longueur totale de 620 pieds. Le tout est construit en bois carré, le parement de l'ancien brise-lames et de la partie qui le relie à la rive sont construit d'aplomb; tandis que le parement du prolongement, du côté de la mer, a une inclinaison de 1 à 1.

Les réparations et les additions faites par le département étant d'une nature solide, le brise-lames est resté en bon état pendant plusieurs années, malgré sa position exposée, à venir jusqu'en 1888-89, époque où on renouvela une partie du plancher et des défenses. De nouveau on jugea nécessaire de faire certaines réparations en 1889-90, mais avant qu'on pût exécuter ces travaux survint une grande tempête qui précipita un paquet de mer dans la brèche que contenait le brise-lames, soulevant les pièces du sommet, emportant le ballast et faisant d'autres avaries.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la façade inférieure du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 80 pieds près de l'extrémité; toute la façade inclinée a été replanchéiée, tout le brise-lames a été rempli à neuf; des défenses et des lisses ont été posées.

JETÉE DE CLIFTON.

La jetée de Clifton, dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la rivière Sud-Ouest à environ 2½ milles de son embouchure dans le port de New-London, et immédiatement en aval du pont de Clifton.

La jetée a une longueur de 260 pieds sur une largeur de 17½ à 20 pieds sur une distance de 202 pieds; les autres 58 pieds ont une largeur de 25 pieds. Elle est construite en piles alternatives en bois et d'espars et de fascines sur une distance de 175 pieds; vient ensuite une ouverture ou travée de 27 pieds; la pile du large, longue de 58 pieds, est en bois en parements à joints clos. La chaussée, jusqu'à l'ouverture, est faite d'argile déposée pardessus la pierre et les fascines. La travée est reliée au moyen de 5 longuerines recouverte d'un tablier, de même que les 25 pieds du large de la pile du large, le reste est en argile. La jetée, à l'extrémité du large, baigne dans 14 pieds d'eau à mer basse, et dans 18 pieds à mer haute, ce qui donne d'excellents moyens de navigation vu que les plus gros vaisseaux qui entrent dans le port de New-London, peuvent y venir mouiller à toutes les phases de la marée.

La jetée ayant été avariée par une grande marée, des réparations ont été faites, dans le cours de l'exercice, pour une somme de $50; la jetée est maintenant en bon état.

JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la rive nord de la rivière Montagne, près de son embouchure dans la baie de Cardigan, et est le point terminal de l'embranchement de Georgetown du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Son port est bien connu comme un des meilleurs et des plus sûrs de l'île.

Le 2 décembre 1891, le dragueur *Prince Edward* a commencé à travailler vis-à-vis le quai du chemin de fer, pratiquant une tranchée de 354 pieds de longueur, sur 67 pieds de largeur et une profondeur de 16 pieds à la partie inférieure et de 19½ pieds à l'extrémité du large, les travaux se terminant le 7 décembre.

JETÉE DE HIGGINS SHORE.

La jetée de Higgins Shore, dans le comté de Prince, est située sur la baie d'Egmont, à environ 10 milles au nord du cap d'Egmont et à environ 6 milles à l'ouest de la station de Richmond sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Elle a une largeur de 20 pieds 6 pouces et une longueur de 453 pieds ; son extrémité du large baigne dans 3 pieds d'eau à mer basse, ce qui donne une profondeur d'eau de 8 pieds à mer haute.

La jetée, que le gouvernement local a construite il y a plusieurs années est en parements solides à joints clos, et son extrémité est solidement assujétie au moyen de traverses placées de 10 pieds en 10 pieds et pièces longitudinales centrales qui s'étendent toute sa longueur, l'intérieur de la construction est remplie de fascines et de pierre, avec de l'argile au sommet qui forme la chaussée.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $511.56 a été employée à renouveler le sommet de la jetée, à la remplir de sable, de fascines et de pierre en y ajoutant de l'argile pardessus pour faire la chaussée, à poser de nouvelles défenses et à faire d'autres réparations générales ; cette construction est maintenant en bon état.

BRISE-LAMES DE MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est situé à l'intérieur de l'entrée orientale de la baie de Richmond, sur la côte nord de l'Ile, à environ 90 milles de la Pointe de l'Est et 40 milles du Cap-Nord.

Dans le cours de 1877–78–79, le département fit construire un brise-lames, long de 600 pieds à l'extrémité ouest des Sables de la Royauté, sur le côté est du havre, afin de protéger ce mouillage contre les vents du nord-est, et de fournir un embarcadère aux produits de la région environnante.

Depuis la construction de ce brise-lames, la mer, par les tempêtes venant de l'est, enlevait une grande quantité de sable qui se trouvait à son intérieur, c'est pourquoi le département fit construire un mur de soutènement, partant de l'extrémité intérieure de ce brise-lames et se dirigeant vers la pointe de la Royauté sur une distance de 2,370 pieds.

La somme de $350 a été employée, dans le cours de l'exercice, à reconstruire le sommet des 400 pieds du large du brise-lames, qui avaient été emportés dans l'automne de 1870.

MIMINEGASH.

Le Grand Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île à environ 15 milles du Cap-Nord, et à 18 milles de la Pointe-Ouest.

Avant d'être amélioré, le Grand Miminegash était un des nombreux étangs situés le long de cette côte et qui se jettent dans le détroit de Northumberland à travers des grèves de sable. Etant considérablement protégé par le récif de Miminegash, chaînes de rochers longue de près d'un mille et qui s'étend parallèlement au rivage à une distance d'environ un demi-mille, il avait l'avantage sur les autres étangs, et c'était celui que les pêcheurs recherchaient le plus pendant le gros temps.

La voie d'écoulement de l'étang se faisant sur un sol sablonneux, changeait souvent de direction. Pour lui donner une course permanente et améliorer la profondeur de l'eau dans cette sortie, on l'a resserrée dans une largeur de 56 pieds au moyen de travaux des deux côtés; le département, depuis 1878, a dépensé environ $7,000.

La construction se compose, du côté-nord, d'une jetée en bois solide, longue de 417 pieds et 150 pieds de pilotis, et, du côté sud, d'une jetée faite de pilotis jointifs, de fascines et de pierre sur une longueur de 150 pieds.

RIVIÈRE À LA LOUTRE.

La jetée de la rivière à la Loutre, comté de King, aussi connue sous le nom de "Fort septentrional de Murray", est située sur la rive est et près de l'embouchure de la rivière à la Loutre là où elle entre du côté sud du port de Murray. C'est une des jetées dont le ministère a pris possession en 1884, et comme c'était une très ancienne construction, en très mauvais état, il a fallu dépenser $400 pour la rendre même passable, en mettant un nouveau plancher, de nouvelles longuerines et de nouvelles défenses.

La jetée a 400 pieds de longueur et se compose d'une approche de 200 pieds, de piles et de travées de 20 pieds de longueur sur une distance de 130 pieds ; les 70 pieds du large ont une largeur de 32 pieds. L'extrémité du large baigne dans environ 5 pieds d'eau à mer basse, et dans 12 pieds à mer haute.

La jetée étant devenue impropre au trafic à raison de la carie des longuerines, du plancher et du sommet des piles, on a employé la somme de $1,000 dans le cours de de l'exercice à faire les réparations et à mettre la jetée en bon état.

Le parlement ayant accordé un crédit pour prolonger et renforcir la jetée du sud, on a préparé des plans et devis, et on a demandé des soumissions qui devront être reçues à la fin de l'exercice.

JETÉE DE CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, dans le comté de King (connue dans la localité sous le nom de jetée de Newford), est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, à cinq milles en aval du pont de Cardigan, (tête de la navigation et station sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard) et près de l'endroit où la rivière se divise dans la baie de Cardigan.

La jetée, construite par le gouvernement local, a 380 pieds de longueur ; elle se compose d'une culée et de sept piles séparées par des travées. Cette construction étant ancienne, a nécessité de grandes réparations depuis que le département en a pris possession en 1884. En 1884-85 les deux piles du large ont été entourées de pilotis jointifs de chaque côté pour les empêcher de s'ouvrir. En 1885-85, le tablier de la pile du large a été renouvelé et le sommet des piles inférieures et des culées a été nivelé. En 1888-89 toutes les longuerines, tout le tablier et toutes les lisses, à l'exception de ceux de la pile du large, ont été renouvelés, l'approche, ainsi que les piles de terre ont été nivelées au moyen de fascines, de pierre et d'argile. En 1890-91, on a planté quatre poteaux d'amarrage, et l'approche de terre ainsi que les piles inférieures ont été relevées là où elles s'étaient affaissées.

Dans le cours de 1891, le gouvernement local a construit un quai pour le passeur, qui s'étend du côté occidental de la jetée pour en faire une approche. Depuis que ce quai a été construit, le public s'en est beaucoup servi pour son commerce maritime, au grand préjudice des recettes de la jetée, car les capitaines de vaisseaux et les expéditeurs de produits préfèrent se servir du quai où ils trouvent autant de facilités et où il n'est pas exigé de droits de quaiage.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $248.68 a été employée à réparer les trois piles du large en y insérant des parements là où la glace ou les vers avaient fait des dégats, à renouveler le tablier de la pile du large, et à ajouter des défenses le long de l'extrémité et des façades de la construction.

PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière Orwell, à l'endroit où elle se verse dans la baie du même nom.

Elle fut construite par le gouvernement local et elle a la forme d'un T. Sa longueur, de l'extrémité qui fait face au chenal, est de 225 pieds; la longueur du corps principal était primitivement de 200 pieds ; la largeur de l'approche est de 23 pieds et celle du corps principal de 35 pieds.

Le corps principal de la jetée était primitivement long de 250 pieds du côté du chenal, mais comme la pile du large menaçait de tomber dans le chenal, on l'a enlevée ainsi que la travée qui la reliait à la pile voisine, de sorte que la longueur a diminué de 50 pieds.

Le 25 février 1891, on a passé contrat pour la construction d'une pile et d'une travée à l'extrémité du large de la jetée, et le 31 avril 1892 les travaux étaient terminés.

Le département, en vertu d'un contrat, a commencé, en mai 1892, à reconstruire et renforcir les 80 pieds inférieurs de la jetée, et les travaux ainsi entrepris étaient terminés le 30 novembre 1892.

JETÉE DE POWNAL.

La jetée de Pownal, dans le comté de Queen, est située à la tête de la baie de Pownal, angle nord-est de la baie de Hillsboro, à environ neuf milles de la cité de Charlottetown.

Le *Prince Edward* a élargi le bassin au quai et a amélioré l'entrée du port, terminant les travaux le 16 novembre, alors que 3,243 verges cubes de sable et de vase avaient été enlevées.

JETÉE DE RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud, comté de Queen, est située immédiatement en aval du pont du Banc-d'Huîtres, à l'embouchure de la rivière Wheatley, qui se jette dans la baie de Rustico, à son extrémité sud. Elle est à environ six milles de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et à environ 13 milles au nord de la ville de Charlottetown.

Cette jetée a été construite par le gouvernement local pour accommoder l'expédition des produits de la localité et l'importation du charbon et du bois. Sa longueur est de 593 pieds, et elle se compose d'une culée longue de 450 pieds et large de 17½ pieds, et de trois piles séparées par un espace de 25 pieds entre elles. La pile inférieure a une largeur de 17 pieds et une longueur de 23½ pieds; les deux piles du large ont une largeur respective de 29 et de 30 pieds, et une longueur de 20 et 24 pieds. L'approche ou la culée et les piles sont construites en bois carré, remplies de fascines, de pierre et d'argile, et la pile du large et les travées sont recouvertes d'un tablier.

Pendant la tempête du 1er décembre 1890, le sommet de la pile du large a été considérablement avarié et la travée qui la relie à la partie de terre a aussi souffert, mais avec l'emploi de $120 la jetée a été remise en bon état.

BAIE SAINT-PIERRE.

La baie Saint-Pierre, dans le comté de King, et qui donne sur le golfe Saint-Laurent, à environ 35 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est, est située sur le littoral septentrional de l'île. Elle est d'une grande étendue, s'avançant dans les terres sur une distance de 8 milles, avec une largeur moyenne de ¾ de mille et ayant une profondeur variant de 2 à 3 brasses à mer basse. L'entrée est obstruée par une barre de sable sur laquelle il n'y a que 6 à 7 pieds d'eau à mer basse, ne permettant l'accès de la baie qu'aux vaisseaux d'un faible tonnage, dont un grand nombre y viennent pendant le temps de la pêche. En 1878 le département a construit un brise-lames long de 226 pieds du côté ouest de l'embouchure du port, afin de ménager un refuge aux vaisseaux pêcheurs, reliant l'extrémité inférieure au mur de soutènement, s'étendant sur une distance de 800 pieds vers terre sur les bancs de sable, pour empêcher le chenal de se former de son côté inférieur.

Le brise-lames une fois construit, on proposa de rétrécir davantage la largeur de l'entrée et augmentant ainsi la rapidité du courant, d'augmenter la profondeur de l'eau sur la barre; à cette fin un contrat fut passé le 10 février 1883 pour la construction d'un brise-lames long de 1,900 du côté est de l'embouchure du port, mais l'entrepreneur abandonna les travaux alors qu'ils étaient à moitié terminés et il reste presque rien de la construction.

Les ouvrages de protection du brise-lames de l'ouest, se composaient de deux rangées de pilotis placés à 5 pieds de distance et enfoncés à 8 pieds de profondeur, l'espace entre les deux rangées étant rempli de lits alternatifs de fascines et de pierre, le lit du sommet étant recouvert d'espars placés horizontalement et assujéties au moyen de traverses boulonnées sur les pilotis. Toutefois le sable ne s'étant pas accumulé ainsi qu'on l'espérait, les fascines s'usèrent et s'affaissèrent, et la grande tempête du 1er décembre 1890 emporta complètement fascines et pierre ne laissant que les deux rangées de pilotis vides.

A raison du peu de succès obtenu par l'emploi des fascines pour résister à l'action de la mer, un contrat a été passé le 23 mai dernier pour la reconstruction de ces ouvrages de protection, au moyen d'un brise-lames en charpente à encaissement en troncs d'arbres à claire-voie devant être solidement rempli de ballast, en se servant des pilotis plantés pour assujétir avec des boulons toute la construction, au lieu de mettre des défenses.

A l'expiration de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution, et la plus grande partie des matériaux nécessaires aux travaux avaient été déposée sur les lieux.

JETÉE DE STURGEON.

La baie de Sturgeon, comté de King, est retirée du côté sud de la baie de Cardigan, à environ six milles au sud de Georgetown, point terminal de l'embranchement de Georgetown du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La jetée a été construite par le gouvernement local pour accommoder l'expédition des produits de cette localité. Sa longueur totale est de 436 pieds et sa largeur varie de 20 à 25 pieds; sa hauteur à l'extrémité du large est de 13 pieds, et elle baigne dans 4 pieds d'eau à mer basse; la marée monte de 5 pieds. Cette jetée se composé d'une culée de 220 pieds de longueur et de quatre piles dont la longueur varie de 20 à 25 pieds et séparées par des ouvertures variant de 22 à 25 pieds en longueur. L'approche et les piles sont construites en parements de bois carré, remplis de fascines, de pierre et de l'argile. Les deux ouvertures inférieures sont remplies de fascines au fond et de pierre et d'argile sur le dessus, les côtés au-dessus des fascines étant entourés de pièces de bois pour maintenir la pierre et l'argile en place. Les deux travées du large et la pile du large sont recouvertes d'un tablier.

Le 9 mai 1892, le *Prince-Edward* a commencé à draguer à cet endroit et a continué ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, date à laquelle il avait enlevé 13,576 verges cubes de vase, d'argile, de pierre et de sable.

Le dragueur a pratiqué une tranchée longue de 720 pieds et large de 103 pieds, à partir du chenal au quai; creusé un bassin de 169 pieds à l'extrémité du quai; un mouillage du côté occidental du quai, sur une longueur de 100 pieds, sur une largeur de 55 pieds et à profondeur de 11 pieds à mer basse.

SUMMERSIDE.

Au quai du chemin de fer, à Summerside, le dragueur *Prince-Edward*, a pratiqué une tranchée longue de 310 pieds, large de 150 pieds et profonde de 15 pieds, à mer basse; tandis qu'au large du côté nord du chenal entre le quai du chemin de fer et le phare une lisière longue de 1,330 pieds, large de 65 pieds a été enlevée sur une profondeur de 15 pieds à mer basse.

PORT DE TIGNISH.

Le havre de Tignish, comté de Prince, est retirée sur la côte Nord de l'île, a environ 6 milles au sud du cap Nord, et est formé par l'embouchure de la grande rivière Tignish là où elle se verse dans le golfe Saint-Laurent. Les côtes du voisinage de l'embouchure de la rivière, sur une grande étendue de 6 milles de chaque côté, sont presque droites, et les tempêtes du nord-est et du sud-est y précipitent de gros paquets de mer; l'embouchure est parfois complètement rempiie de sable mouvant dont se composent les grèves du voisinage, et elle reste close jusqu'à ce que l'obstacle disparaisse sous l'action des crues ou d'autres causes naturelles.

Dans le but de maintenir l'embouchure de la rivière ouverte et d'augmenter sa profondeur pour les pêcheurs de la localité, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard a commencé en 1868, la construction de travaux de chaque côté de l'embouchure, et rétrécissant la largeur de 40 pieds, ce qui a eu pour effet d'augmenter le courant de la mer haute au point que l'embouchure est restée ouverte; le coût des travaux a été de $8,149.56.

Depuis 1875, le département a exhaussé, réparé et prolongé les constructions primitives, construit un mur de soutènement sur les grèves de sable de chaque côté de l'embouchure de la rivière pour empêcher la mer d'y arriver, dragué une partie du chenal et construit d'autres travaux pour l'améliorer et l'agrandir.

Dans le cours de l'exercice on a employé la somme de $361.15 à replanchéier les 300 pieds du large du brise-lames septentrional à remplacer les défenses et le blindage des angles et à réparer les pilotis jointifs et la palplanche.

JETÉE DE VICTORIA.

Victoria, florissant établissement dans le comté de Queen, est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud. Il est d'environ 11 milles au sud de la jonction d'Emerald, station du chemin de fer l'Ile du Prince-Edouard et à peu près à mi-chemin entre Charlottetown et Summerside. Victoria est le marché où s'écoulent les produits de probablement la meilleure région agricole de l'île, et comme port maritime vient après Summerside du côté sud-ouest de l'île, au point de vue de l'importance.

Le jetée du gouvernement, ainsi nommée pour la distinguer des autres quais provinciaux, a une longueur totale de 468 pieds. L'approche a une longueur de 268 pieds et une largeur de 20 pieds; la section suivante, longue de 143 pieds, a une largeur moyenne de 37 pieds, et les 75 pieds du large ont une largeur de 58 pieds,

de sorte que le couronnement offre une grande étendue pour des fins de quaiage. Sa hauteur à l'extrémité du large est de 19 pieds, avec une profondeur d'eau de 15 pieds à mer haute. A l'exception de l'approche qui est une masse solide, la jetée se compose de piles et de travées.

L'abord de l'eau profonde aux quais, a été, depuis quelques années, beaucoup amélioré par le dragage qu'on y a fait; on a obtenu un chenal ayant une profondeur de 9 pieds à mer basse ou de 16 pieds à mer haute.

Dans le cours du dernier exercice on a employé la somme de $50 à remplir la chaussée là où il y avait eu affaissement et à remplacer les défenses emportées par la glace, à mettre toute la jetée en bon état.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ABERCROMBIE.

La pointe d'Abercrombie se trouve dans le comté de Pictou, N.-E., du côté sud du port de Pictou entre les embouchures des rivières de l'Est et du Milieu, et presqu'en face de la ville de Pictou.

En 1889, les commissaires du port construisirent un quai pour remplacer l'ancien quai du bateau-passeur. C'est une construction composée de piles et de travées, longue de 666½ pieds et large de 21 pieds, son extrémité du large en forme de T, érigée sur des hauts fonds découverts à l'extrême eau basse sur une distance à 167 pieds du large. La profondeur à l'extrémité du large est de 2 pieds à l'extrême eau basse. Les grandes marées montent de 6 pieds et les marées ordinaires de 4 pieds.

Lorsque le département en a pris possession, le quai se composait de 14 piles dont deux se trouvaient dans l'extrémité du large en forme de T, grossièrement construites en épinette ronde de 9 pouces de diamètre au petit bout, et il n'était qu'en partie rempli. Les piles ont de 21 à 24 pieds de longueur et à une distance les unes des autres de 13½ à 21 pieds. Trois de ces piles pris de l'extrémité inférieure étaient déplacées, et elles contenaient une grande quantité de mauvais bois. Il y avait des longuerines sur les piles et les ouvertures à compter de la cinquième pile jusqu'à l'extrémité du large, mais il n'y avait pas de tablier.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892, la somme de $864.22 a été employée à exécuter les travaux qui suivent:—On a construit en fascines et en pierre une approche longue de 41 pieds et haut de 4 pieds. La piles inférieure a été reconstruite, et la 2e et la 4e piles à compter de l'extrémité de terre ont été remises en place et réparées. Cinq longuerines ont été posées à partir de l'extrémité de terre jusqu'à la 5e pile et une longuerine centrale à partir de cette dernière pile jusqu'à l'extrémité du large. Toute la construction composée de piles et de travées a été recouverte d'un plancher de 3 pouces et munie d'un garde-fou. Une faible quantité de remplage a été mise dans les 3 piles inférieures et le remplage de quelques autres piles a été nivelé. Une petite cale a été ménagée entre les deux piles de la tête en forme de T et la façade du large de ces piles a été entourée de 12 pilotis. A cinquante pieds du large de la tête de la construction, 3 pilotis ont été enfoncés ensemble de chaque côté de l'approche de la cale.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

La jetée de cet endroit, commencée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral, en 1870. Elle a été complètement réparée en 1873, et de légères sommes ont été employées, en 1880 et en 1881, à réparer les dommages causés par la glace.

En 1886, un contrat a été passé pour réparer la jetée et pour construire un brise-lames du côté est du port, et les travaux furent terminés en 1888.

Les travaux en question, une fois terminés, la jetée avait 440 pieds de longueur; la partie du large, sur une distance de 195 pieds, a de 40 à 44 pieds de largeur. Il n'y avait, à l'extrême eau basse, qu'une profondeur d'un pied le long de la face intérieure, sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et dans la partie abritée, la profondeur n'était nulle part plus de 3 pieds.

Le brise-lame, a 300 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet, et a un L à l'extrémité du large, long de 40 pieds. La profondeur à l'extrémité du large, à l'eau basse extrême, est de 6 pieds.

En 1889, la jetée a été prolongée de 100 pieds, et une partie de sa face du côté du large a été protégée par un enrochement composé de grosses pierres. Le prolongement reposait sur un fond creusé à une profondeur de 8 à 10 pieds à l'extrême eau basse, et une tranchée large de 70 pieds a été pratiquée le long de la façade intérieure du prolongement de la jetée, sur une distance d'environ 130 pieds à partir de l'extrémité du large.

La marée monte de 5 pieds.

En décembre 1889 le tablier et les lisses du sommet du prolongement ont été déplacés, et pendant la grosse tempête du 1er decembre 1890 le même sommet subit d'autres avaries; 50 pieds de la façade du côté de la mer de la jetée, près du point de raccordement avec le prolongement, ont été emportés jusqu'à un pied au-dessous de la marque des eaux basses, ne laissant debout que la façade intérieure; le tablier sur une autre distance de 50 pieds a été déplacé et les murs latéraux et le sommet de l'approche ont été considérablement avariés.

Dans le cours de l'année 1891-92 la somme de $3,000 a été employée à reconstruire les 50 pieds du large de la jetée, à renouveler les longuerines et le remplage du sommet et à recouvrir d'un tablier une autre distance de 150 pieds, à réparer l'approche, et à faire des réparations considérables au prolongement, y compris le renouvellement du tablier sur plus de la moitié de sa largeur à partir de l'extrémité du large jusqu'à un point à 25 pieds de l'extrémité inférieure, à planter des pilotis jointifs du côté de la partie qui fait face à la mer sur une distance de 60 pieds à partir de l'extrémité inférieure et à poser une quantité de grosses pierres sur la façade du côté de la mer près du point de raccordement avec la jetée.

BAIE D'ASPY.

La baie d'Aspy, dans le comté de Victoria, est située près de l'extrémité septentrionale de l'île du Cap-Breton entre White-Point et le Cap-Nord.

A la tête de la baie il y a trois grandes nappes d'eau connues sous le nom d'étang nord d'Aspy, étang mitoyen d'Aspy et étang sud d'Aspy, et renfermées par une grève de sable longue de 4½ milles. L'entrée de ces étangs est peu profonde et difficile, la meilleure étant celle de l'étang nord.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de $200 a été employée à réparer un petit quai du côté occidental du port du nord.

Le quai se compose de piles et de travées de construction légère, sa largeur est de 11 pieds et sa longueur de 107 pieds, baignant, à son extrémité du large, dans 8 pieds 8 pouces d'eau à mer basse. Il appartient collectivement à Zéphirin Charron et à Ronald McIsaac, qui ont signé une convention permettant au public de se servir du quai, libre de toute charge ou impôt. La route du quai au grand chemin est gratuitement ouverte, au public.

On a renforci et amélioré le quai en y ajoutant 59 défenses, 4 poteaux d'amarrage, 218 pieds linéaires de lisse et 2 chevilles à œillet. La pile du large a été redressée, et partiellement remplie de lest ainsi que la pile du centre.

BARRINGTON.

Barrington, dans le comté de Shelburne, est à 45 milles au sud-est d'Yarmouth et à 30 milles au sud-ouest de Shelburne, et est situé à 10 milles du Cap de Sable, point le plus au sud de la Nouvelle-Ecosse.

Comme il n'y a pas de quai, dans cette région, qui baigne dans plus de 2 à 3 pieds à son extrémité du large, à mer basse, et que le besoin d'un quai en eau plus profonde se fait beaucoup sentir, le département a commencé la construction de la présente jetée à Barrington en 1888-89 et l'a terminée en 1890, au coût de $7,150. Ce quai a une longueur de 885 pieds et s'étend sur les hauts-fonds jusqu'au chenal de Sherrow (ainsi appelé) dans lequel il y a 12 pieds d'eau à mer basse. A l'extrémité de la jetée, sur le chenal, une pile longue de 70 pieds a été construite pour permettre aux steamers, etc., d'y mouiller; sur cette pile se trouve un bon magasin et une cale mobile.

Dans le but de faire face aux nouveaux besoins de cette région, la somme de $600 a été votée dans le cours de la dernière session, aux fins de construire une annexe triangulaire entre l'approche et la pile du chenal ou de manière à donner un autre mouillage aux steamers.

Le 11 juin le *St. Lawrence* quitta Saint-Jean pour Barrington où il arriva le 14 et se mit à améliorer le chenal de Sherrow, creusant un chenal de 14 pieds de profondeur sur une longueur de 175 pieds; la quantité de matières enlevées a été de 4,375 verges cubes de vase, et les travaux ont été terminés le 27 juin.

RIVIÈRE BEAVER (DU CASTOR).

La rivière Beaver (du Castor), dans le comté d'Yarmouth, se verse dans la baie de Fundy près de l'embouchure de la baie Sainte-Marie, et fait partie de la ligne de partage entre les comtés de Digby et d'Yarmouth.

L'embouchure de la rivière a été complètement fermée pendant quelques années par un banc de sable, mais le département l'ouvrit en 1886-87. Deux crédits furent subséquemment employés à exécuter des travaux de chaque côté de la nouvelle embouchure de la rivière. Ces constructions empêchent non seulement le banc de gravier de se former de nouveau, mais celle du côté sud fait l'office de brise-lames et rend l'embouchure de la rivière sûre et commode pour les bateaux et les vaisseaux d'un faible tonnage, de sorte que les produits peuvent maintenant s'expédier et il se fait de la pêche sur une assez grande échelle.

L'abondance de l'eau pendant la crue ayant commencé à affouiller le brise-lames, la somme de $450 a été employée pendant l'exercice à entourer de pilotis jointifs une partie de la façade du brise-lames sud du côté de la rivière, et à redresser et réparer le sommet qui commençait à pencher vers l'eau.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Étang, dans le comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud de la Baie-de-l'Est, enfoncement du lac du Grand Bras d'Or, et à 13 milles de la tête de la baie.

Un quai commencé en 1887-88 a été terminé l'année suivante. Sa longueur est de 260 pieds et sa largeur de 20 pieds; il se compose d'un abord long de 110 pieds en fascines et en pierre, d'une charpente à encaissement de 10 pieds à l'extrémité du large et de 4 piles de 20 x 20 pieds chacune séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 8 pieds à l'eau basse ou de 9 pieds à l'eau haute du lac.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92 la somme de $40 a été employée à poser 11 défenses sur les côtés et à l'extrémité du large de la pile, et à réparer quelque peu une brèche qui s'était faite dans l'ouvrage en fascines et en pierre près de l'extrémité du large.

ILES AUX OISEAUX.

Les îles aux Oiseaux, comté de Victoria, se trouvent dans l'océan Atlantique, à plusieurs milles au large du Cap Dauphin, entre le port de Sainte-Anne et l'entrée du Grand Bras d'Or.

L'île Ciboux, la plus considérable du groupe, sert à 60 ou 70 pêcheurs pendant la durée de la pêche.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $142.84 a été employée à améliorer l'atterrage sur l'île Ciboux par l'enlèvement de roches et en démolissant l'extrémité d'une ancienne pile en charpente de bois rond, de manière à créer une approche à partir de la grève étroite jusqu'au sentier escarpé qui conduit à la falaise au-dessus, mais les travaux n'ont pas été terminés.

BROAD COVE.

Broad Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le Golfe Saint-Laurent, à 12 milles au sud du port de Margarie.

Le quai, à cet endroit a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 25 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un point au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large à mer très basse était de 12 pieds 10 pouces. La marée monte de 4 pieds 5 pouces.

En 1890, de menues réparations ont été faites au tablier et aux lisses du sommet, près de l'extrémité du large, et plusieurs compartiments du large du côté est ont été remplis de nouveau.

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avancée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse et la seconde

pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé sur une distance de 80 pieds, ou jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $1,500 a été employée à poser des pièces de bois verticalement à l'intérieur, à remplir de nouveau les compartiments du large, du côté de la mer, à démolir la seconde pile jusqu'à un point à environ 6 pouces au-dessous de l'eau basse et à la reconstruire à 2 pieds au-dessus. On a aussi fait l'acquisition de tout le bois et le fer nécessaires pour terminer la reconstruction du quai jusqu'à un point à 56 pieds de l'extrémité du large primitive, à l'exception d'une partie du tablier.

ILE DU CAP DE SABLE (CÔTÉ DU SUD).

Sur le côté sud de l'île du Cap de Sable, comté de Shelburne, et à environ 1½ mille au sud du brise-lames qu'on est présentement à construire à l'île de Pierre, il y a un petit quai ou brise-lames que les autorités locales ont construit il y a quelques années pour protéger l'embouchure d'un étang, et qui forme un port commode pour la petite bateilerie.

Ce quai n'a jamais été terminé, et dans le cours du présent exercice le département a employé la somme de $300 à réparer et à construire ce quai à sa hauteur voulue. Toutefois le quai est trop court pour être d'un grand avantage.

CHÉTICAMP.

Le port de Chéticamp, comté d'Inverness, se trouve sur la côte occidentale de l'île du Cap-Breton, à 18 milles au nord de Margarie.

C'est un port sûr, abrité du côté de l'ouest et du sud par l'île de Chéticamp et la grève. L'entrée se trouve du côté nord par un chenal qu'on a dragué.

Un quai a été construit du côté est du port, en 1870. Ce quai se compose d'une approche de 125 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, sur une étendue de 60 pieds à partir de son extrémité du large, avec murs latéraux, remplis de pierre; et d'un prolongement long de 80 pieds, en deux piles séparées par les ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long du chenal, et une profondeur de 11 pieds à l'extrême eau basse. La mer monte de 3 pieds 6 pouces.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, une faible somme a été employée à poser des défenses supplémentaires du côté du chenal et à l'extrémité de la pile du large; à faire de menues réparations au mur de soutènement de l'approche, et à poser 9 défenses de chaque côté du mur de soutènement de l'approche, à la place des poteaux et des liens primitifs.

Le *Canada* est arrivé à Chéticamp le 3 avril 1891, et s'est mis à travailler dans le chenal, où une tranchée longue de 800 pieds et large de 100 pieds a été draguée de cette date au 24 septembre, et 10,620 verges cubes de gravier, de pierre et de cailloux ont été enlevées.

Le 1er novembre, le même dragueur a repris les travaux à Chéticamp, où il demeura jusqu'au 7 du même mois, délai pendant lequel une tranchée longue de 80 pieds et large de 65 pieds a été faite, et 720 verges cubes de sable et de gravier ont été enlevées. Du 4 au 29 juin le même dragueur travaillait de nouveau au même endroit et complétait le chenal à une profondeur de 14 pieds, après avoir enlevé une nouvelle quantité de 7,110 verges cubes de sable et de gravier.

Le dragueur *Geo. McKenzie* a travaillé à cet endroit du 1er au 24 juillet, délai pendant lequel 6,970 verges cubes de sable, de gravier, de kelp, etc., ont été enlevées.

CHURCH POINT.

Church Point, dans le comté de Digby, est un des principaux endroits de commerce maritime de la baie Sainte-Marie.

Ce port se trouve à 9 milles au sud de Weymouth, et presque directement en face du Petit Passage de Digby.

La jetée a été commencée il y a plusieurs années, et a été prolongée de temps à autre, vu que le gravier s'amasse en grande quantité en arrière de la construction, et se dépose finalement à son extrémité du large, formant ainsi une barre qui empêchent les vaisseaux d'atteindre ou de quitter la jetée ou l'espace abrité.

On a fait l'essai de plusieurs modes pour remédier à cette difficulté, mais le prolongement de la jetée semblait le seul moyen d'obtenir des résultats satisfaisants. Toutefois, la jetée finit par être si longue qu'on la prolongea par une construction à angles droits, au lieu de la continuer dans une direction nord.

Ceci opéra admirablement pendant quatre années, et une immense quantité de gravier s'amassa en arrière, pour finalement atteindre de nouveau l'extrémité du large, et ce fut une nouvelle nécessité de prolonger la jetée dans une direction nord. Le gravier a récemment dépassé cette dernière construction et a été cause de beaucoup de difficultés depuis un an.

La partie des anciens travaux qui fait face à la rivière, s'étant considérablement cariée, et menaçant à certains endroits de tomber dans le bassin, le département, dans le cours du dernier exercice, a employé la somme de $1,500 à la réparer, et à enlever les points les plus élevés de la boue, de gravier, afin de permettre aux vaisseaux d'utiliser la jetée.

Les réparations s'étendent sur presque toute la longueur de la partie qui fait face à la rivière. La partie inférieure ou ancienne construction a été démolie et reconstruite en charpente à encaissement, et le reste a été entouré de pilotis jointifs; les autres parties de la jetée ont aussi subi de menues réparations générales; le tout est maintenant en bon état, mais le gravier cause encore des difficultés.

RUISSEAU CLYBURN.

Le ruisseau Clyburn, comté de Victoria, se verse dans un petit étang à la tête de la baie septentrionale d'Ingonish.

L'étang est séparé de la baie par une grève de sable recouverte de galet. Le niveau de l'étang est de 3 pieds au-dessus de l'extrême eau basse et le fond qui est de vase est à près le niveau de l'extrême eau basse. La marée monte de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92 la somme de $200 a été employée à faire une tranchée longue de 180 pieds et large de 10 au fond, et à une profondeur d'environ 14 pouces au-dessous de l'eau haute, entre l'étang et la baie.

Ces travaux ont été exécutés en décembre et en janvier. Après examen, au mois d'avril, on constata que les tempêtes de l'hiver avait rempli la tranchée de 2 à 4 pieds du niveau primitif.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au nord-est du port de Sydney. Par suite des houillères considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie a 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Gowrie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse; la construction a 1,386 pieds de largeur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowrie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873, tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août. Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par MM. Archibald et Cie.

En 1874, le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que M. Archibald et Cie avaient dans le brise-lames, et un contrat passé en mai 1875, pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877.

A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcie au moyen d'épis et de pilotis jointifs.

Le brise-lames se compose maintenant d'une construction intérieure s'étendant sur une distance de 220 pieds à partir de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large, ayant des épis et des pièces de raccordement du côté de la mer, sur une distance de 580 pieds de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large. La construction du large et la construction intérieure sont de 22 à 25 pieds de distance; elles sont reliées par des murs de longuerines et les espaces sont remplis de terre et de pierre.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de $3,500 a été employée à réparer la construction du large, à réparer le tablier de la partie inférieure, à réparer en bardeau de cèdre le toit du magasin et à faire l'acquisition de 450 pilotis pour entourer de pilotis jointifs une partie de la construction inférieure, et à se procurer du bois franc pour en faire de la palplanche.

Les réparations de la construction du large se sont résumées à remplacer le lest là où il était parti par 1,845 tonneaux de pierre, dont une bonne partie était de grosses pierres placées au fond de la construction de façade entre les épis du côté de la mer, à renouveler les pilotis jointifs sur une distance de 50 pieds de la façade, à renouveler environ 7,000 pieds m. p. du plancher des deux épis du centre, à faire un renfoncement large de 10 pieds et haut de 2 à l'extrémité inférieure des épis les plus rapprochés de l'extrémité de terre, et à planchéier en palplanche horizontale de bois franc 60 pieds linéaires de pilotis jointifs à une hauteur de 7 pieds au-dessus de la marque des eaux basses à l'angle fait par l'épis inférieur et la construction de façade entre cette dernière et le deuxième épis.

CRIBBIN'S POINT.

Cribbin's Point, comté d'Antigonish, se trouve du côté ouest de la baie Saint-George, à 8 milles au sud du cap George, et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

Dans le cours de l'exercice de 1890–91, un contrat a été passé pour la construction d'un quai devant s'étendre sur une longueur de 300 pieds dans une direction sud à partir de la pointe avec une approche longue de 195. Le quai devait avoir une largeur de 20 pieds au sommet, sur une distance de 120 pieds à partir de terre, et de 30 pieds pour les autres 180 pieds. Les premiers 50 pieds inférieurs devaient être en pierre avec des murs de soutènement en pierre, et les 250 pieds du large en parement de bois carré à joints plats, complètement remplis et protégés par un doublage en bois et des pieux de défense. L'approche devait se composer en partie d'une tranchée latérale et d'un remblai avec mur en pierre de soutènement, et en partie d'une tranchée large de 18 pieds à la base avec une inclinaison de chaque côté de 1½ dans 1.

A l'expiration de l'exercice, la tranchée de l'approche était presque terminée. Quarante-cinq pieds de mur de soutènement de l'approche étaient faits à une hauteur moyenne de 8 pieds, ainsi que 40 pieds des murs latéraux de l'extrémité de terre du quai, à une hauteur moyenne de 4½ pieds ; une quantité considérable de bois était sur les lieux et presque tout le fer nécessaire; le tout était terminé avant le 30 juin 1892.

Le quai à son extrémité du large baigne dans une profondeur d'eau de 11 pieds à mer très basse. La marée monte de 4 pieds.

D'ESCOUSSE.

Le port d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, se trouve à l'intérieur de l'île Bernard à l'extrémité orientale du passage de Lennox.

Du 28 avril au 11 octobre, le dragueur *Geo. McKenzie* a été occupé à améliorer le chenal vis-à-vis le quai du Vicomte et sur la Grande Batture, pratiquant, au premier endroit, une tranchée longue de 200 pieds et large de 140 pieds à une profondeur de 12 pieds à mer basse, tandis que sur la Grande Batture la longueur de la tranchée est de 125 pieds sur 40 pieds de largeur, obtenant une profondeur d'eau de 9 à 12 pieds à mer basse.

DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Dans le cours du dernier exercice $30 ont été employées à boucher les trous que contenait le tablier de la jetée et à planter quelques défenses longues à l'extrémité du large afin d'empêcher les hauts-bords des vapeurs de prendre sur le couronnement de la jetée à mer haute, pendant le mauvais temps.

Un contrat a été passé le 18 novembre 1890 pour la construction d'une nouvelle jetée large de 50 pieds et longue de 780 pieds. Cette nouvelle construction sera érigée du côté nord de la Raquette à environ un mille au nord de la présente jetée et de la ville de Digby.

A raison de nombreux retards et du décès de l'entrepreneur, la construction réelle n'a pas été commencée pendant l'exercice de 1891–92.

Une grande quantité de bois franc et d'autre bois, a été déposée sur les lieux et est maintenant dans les estacades à la Raquette ou dans les environs de la voie ferrée

BAIE DE L'EST.

La baie de l'Est, comté du Cap-Breton, est située à la tête de la baie du même nom, renfoncement du lac du Grand Bras d'Or. Les habitants de cette localité ont construit un quai en 1881. C'était une légère construction composée de piles et de travées, longue de 160 pieds et large de 15, son extrémité du large étant en forme de T dont la largeur était de 17 pieds et la longueur de 70 pieds. En 1882, le département a construit une pile longue de 70 pieds et large de 18 à l'extrémité du large. En 1883–84, la construction inférieure ou primitive, a été complètement réparée, et en 1888–89 le tablier de l'extrémité du large a été réparé, et les deux piles de l'abord ont été reconstruites.

Dans le cours de 1891-92, la somme de $811 a été employée à reconstruire une pile à l'extrémité inférieure de l'approche à partir de deux pieds au-dessous de l'eau basse ; à enlever les piles d'extrémité de l'ancienne construction en T et à enlever la construction de raccordement entre ces piles et l'arrière de la pile de 70 pieds ; à reconstruire la pile du centre de l'ancienne construction en T à partir d'environ 7 pieds à mer basse, et à entourer de pilotis jointifs les façades du large et les extrémités de la pile de 79 pieds.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

La rivière des Français, comté de Victoria, se trouve dans cette partie de la côte est ou côte de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton connue sous le nom de "Côte-Nord," à mi-chemin entre le havre de Sainte-Anne et celui d'Ingonish-sud.

Dans le cours de l'exercice de 1890-91 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames isolé, long de 50 pieds et large de 27 au sommet, et qui baignera dans 6 ou 7 pieds d'eau à mer basse. A venir jusqu'à l'expiration de l'exercice on n'avait fait rien autre chose que de se procurer les matériaux.

Dans le cours de 1891-92, les travaux sous contrat ont été terminés, ils sont faits en parements de bois équarri et entourés de pilotis jointifs du haut en bas, sur les côtés à l'extrémité du large.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 6½ milles au sud-ouest du Cap George, et à 8 milles par terre, d'Arisaig, sur le détroit de Northumberland et de l'anse McNair sur la baie Saint-George.

En 1890-91, un contrat a été signé pour la construction d'un quai, et à l'expiration, 45 pieds de l'approche étaient en place. On avait déposé sur les lieux une faible quantité de bois et presque tout le fer nécessaire aux ouvrages du large. Dans le cours de l'exercice de 1891-92, les travaux sous contrat ont été terminés.

Le quai a une longueur de 208 pieds et une largeur de 20 au sommet, avec un L de 20 × 20 pieds. L'approche, longue de 87 pieds, est en pierre, et le reste de la construction en bois équarri complètement remplie de lest et protégée par un doublage en bois et des défenses.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, est de 5 pieds à l'extrême eau basse. La marée monte de 4 pieds.

GRAND DÉTROIT.

Grand Détroit, comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud du détroit du même nom qui relie les lacs du Grand et du Petit Bras-d'Or.

Le quai à cet endroit a une longueur de 287 pieds, y compris 67 pieds de charpente à encaissement remplie de fascines et de pierre et recouverte de gravier ; 80 pieds de pilotis que le département a construits en 1885-86 en ce qui restait de la partie du large d'une ancienne jetée construite par le gouvernement provincial ; et un prolongement long de 140 pieds, construit par le département en 1883-84.

Le prolongement se compose de 3 piles de 20 × 20 pieds chacun, d'une pile au large de 20 × 20 pieds de bois rond en encaissement, avec des travées d'environ 16 pieds.

L'extrémité du large du prolongement baigne dans 12 pieds d'eau à l'eau basse et dans 13 pieds à l'eau haute du lac.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $749.75 a été employée à renouveler les pilotis d'une travée des ouvrages en pilotis, et à remplacer les longuerines ; à relever, réparer et entourer de pilotis jointifs, les façades sur le chenal et l'extrémité de la pile du large du prolongement ; à poser 25 défenses là où c'était nécessaire, et à renouveler le tablier sur une distance de 105 pieds des ouvrages en pilotis et du prolongement.

ANSE DES IRLANDAIS.

L'anse des Irlandais, comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud-est du lac du Grand Bras d'Or, près de son embouchure dans la Baie-Est. La distance de cet endroit à la tête de la Baie-Est est de 20 milles, au canal Saint-Pierre d'environ 22 milles, et à travers le lac à Grand-Narrows, de 10 milles. Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $1,200 a été employée à terminer un quai pour lequel on s'était procuré la plus grande partie des matériaux et qui avait été partiellement construit l'année précédente.

Le quai a une longueur de 160 pieds 8 pouces et une largeur de 20 pieds, y compris une culée longue de 47 pieds, une pile centrale de 20 pieds 4 pouces, et une pile du large longue de 57 pieds avec un L de 20 × 20 pieds. Les ouvertures ont respectivement 17 pieds 6 pouces et 18 pieds 10 pouces, et la profondeur à l'extrémité du large varie de 12 pieds 3 pouces à 13 pieds, à l'eau basse du lac.

BRISE-LAMES DE LA BAIE DE JORDAN.

La baie de Jordan, comté de Shelburne, se trouve sur la côte de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse, à mi-chemin environ entre Shelburne et Lockeport.

En 1875, un brise-lames long de 550 pieds a été construit du côté est de la baie, pour abriter les vaisseaux qui viennent ici chercher des chargements de bois, dont il se fait une grande quantité sur la rivière Jordan qui se jette à la tête de la baie.

Cette construction a été considérablement avariée peu après avoir été érigée, et 100 pieds de son extrémité du large ont été reconstruits, et la façade du côté de la mer a été protégée au moyen d'un enrochement en talus.

Dans le cours de l'exercice, l'extrémité inférieure du brise-lames, qui avait été avariée par une grande marée et une grosse mer, a été réparée. Le tablier et les longrines, sur une distance de 100 pieds, ainsi que quelques pièces des parements, ont été emportés, de même qu'une quantité considérable de lest. Le tout a été remis à neuf, et une quantité considérable de pierre a été déposée le long de l'extrémité inférieure de l'inclinaison, là où des matériaux de même nature avaient été emportés. Ces réparations ont coûté $750.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, se trouve du côté est de la baie Saint-Pierre, à environ 9 milles au sud-est du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames, long de 400 pieds au large de la pointe Martin, L'Ardoise inférieure, en 1876, dans une profondeur de 5 à 9 pieds à mer basse, a été presqu'entièrement détruit en 1883.

Dans le cours de 1891-92, un contrat a été passé pour la reconstruction d'un brise-lames. La nouvelle construction se compose d'une charpente à encaissement longue de 400 pieds et large de 20 pieds, placé sur ce qui reste de l'ancien brise-lames, dans une profondeur d'eau variant de 1 à 4½ pieds à mer basse, à une hauteur d'un pied au-dessus des eaux hautes, et recouverte de pierre en talus ayant une inclinaison du côté des eaux hautes et aux extrémités de 3 à 1, et du côté intérieur de 2 à 1, toute la couverture au-dessus de l'eau basse devant se composer de grosses pierres posées aussi près que possible les unes des autres, et les espaces remplis de béton. A l'expiration de l'exercice, les trois-cinquièmes de la charpente à encaissement avaient été mis en place, environ 1,000 verges cubes de pierre déposées, et tout le bois et tout le fer nécessaires pour terminer la construction, ainsi qu'une quantité considérable de pierres pour les talus et l'enrochement avaient été déposées sur les lieux.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché et à la même distance de la station de Merigomish sur le prolongement est du chemin de fer Intercolonial.

Un quai long de 200 pieds et large de 20 pieds, et dont l'extrémité du large baigne dans 1 pied 9 pouces, à mer très basse, a été commencé en 1886-87 et terminé l'année suivante. En 1890-91, une partie du crédit accordé pour cette année-là a été employée à se procurer assez de bois pour prolonger le quai de 181 pieds et à construire jusqu'à une profondeur de 2 pieds au-dessus de l'eau à mer très basse, 150 pieds de quai.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de $1,300 a été employée à terminer les travaux entrepris l'année précédente.

Le prolongement est en bois rond, bien rempli et entouré de pilotis jointifs.

La profondeur de l'eau, à mer très basse, à l'extrémité du large, est de 4 pieds. La marée monte de 4 pieds 6 pouces.

LOUIS HEAD.

Louis Head est un établissement de pêche florissant situé sur la rive occidentale de l'embouchure de la rivière de Sable, comté de Shelburne, et est à environ 10 milles à l'est de Lockport.

Dans le cours de l'exercice, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames pour protéger les bateaux de pêche et l'atterrissage, à raison de $4,072. On s'est procuré les matériaux, mais on n'a pas encore réellement commencé la construction, mais les entrepreneurs ont l'intention de terminer les travaux avant que les mauvais temps de l'hiver n'arrivent.

MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaîne de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870, on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876 ; et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée ; à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs ; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierre sur la batture du côté nord du chenal.

En décembre 1890, une partie de la jetée longue de 290 pieds, de 90 à 380 à partir de l'extrémité du large a été emportée, et les autres 90 pieds plus ou moins avariés. Le mur de soutènement du côté nord du chenal a été détruit il y a plusieurs années.

En 1890-91, un barrage en fascines et en pierre, long de 250 pieds et large de 10 au sommet, a été construit, entre la tête de la jetée et les bancs de sable, et la levée en fascines et en pierre qui s'étendait alors à 1,087 au delà de la tête de la jetée, a été exhaussée presqu'au niveau des hautes eaux d'un bout à l'autre.

Dans le cours de 1891-92, la somme de $8,398.84 a été employée à prolonger et exhausser la levée en fascines et en pierre du côté sud du chenal, et à construire des éperons du côté nord pour faire amasser le sable et le gravier, et former ainsi une protection naturelle contre un banc d'argile dangereux ; les travaux exécutés se sont résumés à prolonger la levée en fascines et en pierre du côté sud, sur une distance de 600 pieds, à une profondeur d'eau variant de 9 à 6 pieds. L'extrémité inférieure de ce prolongement a été construit un peu au-dessus de la marque de l'eau basse et l'extrémité du large à environ 2 pieds au-dessous. Une levée en fascines et en pierre de 60 à 20 pieds de largeur et à une hauteur moyenne de 5 pieds a aussi été construite, s'étendant en dedans à 380 pieds de la tête primitive de la jetée et au large sur la levée en fascines et en pierre sur une distance d'environ 120 pieds ; le reste de la tête de la jetée a été enlevé, et 4 éperons ont été construits du côté nord du chenal sur une longeur respective de 55, 40, 45 et 55 pieds, sur une largeur de 5 pieds et à une hauteur de 5 pieds. Ces éperons ont été construits au moyen de pilotis enfoncés deux à deux, à 5 pieds de distance, les espaces remplis de fascines et assujétis par des traverses sur la tête de chaque deux pilotis.

Le 1er juillet 1871, le *Canada* a été occupé à draguer à l'entrée du port. Il continua à creuser jusqu'au 2 août, enlevant 8,100 verges cubes de gravier, de pierre et de sable, et prolongeant la tranchée dans le chenal sur une distance de 600 pieds sur 85 pieds, à une profondeur de 4 pieds, creusant ainsi un chenal au nouveau quai de la *Gypsum Company* sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 60 pieds. Le *Canada* reprit de nouveau le 11 octobre et travailla jusqu'au 29, pratiquant une tranchée longue de 360 pieds et large de 100 pieds vis-à-vis le brise-lames, après avoir enlevé 1,980 verges cubes de graviers, de sables et de vieilles pièces de bois. Le

dragueur reprit de nouveau les travaux le 10 mai 1892, pour améliorer le chenal enlevant une nouvelle quantité de 5,940 verges cubes de matières.

MARGARIE.

Le port de Margarie, à l'embouchure de la rivière du même nom, comté d'Inverness, se trouve sur la côte occidentale de l'île du Cap-Breton, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood. Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Une jetée, construite du côté occidental de l'entrée du port par le gouvernement provincial, a été réparée et prolongée par le départment en 1876 et en 1879. En 1890-91, la jetée a été prolongée de 200 pieds, et l'ancienne construction a subi des réparations.

Pendant la grande tempête de décembre 1870, l'ancienne jetée du gouvernement provincial a été presque totalement détruite, et le tablier, les pièces du couronnement et le lest du sommet de l'extrémité du large de la jetée ont été dérangés.

En 1891-92, la somme de $586.08 a été employée, et deux compartiments de façade de l'extrémité du large du nouveau prolongement ont été de nouveau rempli de lest, et le tablier, les pièces de couronnement et le lest du sommet de la construction du large ont été réparés là où c'était nécessaire. Une nouvelle construction en charpente à encaissement, longue de 130 pieds a été érigée sur ce qui restait des anciens travaux du gouvernement provincial, entre les travaux du large et la rive, jusqu'à 1½ pieds de la hauteur requise. Cette nouvelle construction a une hauteur moyenne de 2 pieds et une largeur de 20 pieds sur une distance de 65 pieds, et les autres 65 pieds ont 4½ de hauteur et 18 pieds le largeur.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du Goulet de Digby.

Au mois d'octobre 1890, l'extrémité du large du brise-lames a été considérablement avariée par une grande tempête. Une pile de 86 x 40 pieds, à l'extrémité du large, a été fortement avariée, mais elle est restée debout, tandis que la section suivante, longue de 117 pieds, a été entièrement détruite jusqu'au niveau de la grève.

La partie démolie du brise-lames a été réparée en automne 1891, de manière à empêcher de nouveaux dégâts, et dans le cours des derniers six mois du présent exercice ces réparations ont été remplacées par des ouvrages permanents, et une nouvelle pile a été construite pour renforcir l'extrémité brisée. En outre, on a enlevé presque toutes les épaves, réparé l'extrémité du large du brise-lames et renouvelé le bordage de la façade là où la palplanche était vieille et brisée.

PICTOU.

L'amiral Bayfield déclare que le port de Pictou est, sous tous rapports, le plus beau de la rive sud du golfe à l'est de Gaspé. Il est situé à la tête d'une baie dont la largeur est de 1¾ mille et la profondeur de 1½ mille. L'entrée du port a plus d'un mille et quart de largeur, et il y a une profondeur d'eau de 30 à 40 pieds dans le chenal jusqu'à la ville qui se trouve du côté nord à 2 milles du phare. Toutefois, les batture s'étendent quelque peu au delà de l'extrémité des quais. Du côté sud se trouve le terminus de l'embranchement de Pictou de l'Intercolonial, point principal de raccordement entre la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard.

Vis-à-vis la ville le port se divise en trois grands bras appelés " Rivière de l'Est " " Rivière du Milieu," et " Rivière de l'Ouest ". On peut naviguer sans trop de difficulté sur les deux dernières, sur une distance de deux ou trois milles en amont de leur confluent, mais plus haut elles se subdivisent en plusieurs petits chenaux obstrués par des bancs d'huîtres.

Avant de se mettre en cale sèche pour l'hiver, le *Canada* a repris les travaux aux quai du marché à Pictou, et a creusé une tranchée longue de 280 pieds et large de 65, enlevant 1,530 verges cubes de vase. Les travaux se terminèrent le 25 novembre et le dragueur fut mis en hivernement. Au printemps, ce dragueur recommença ses travaux aux quais de la Compagnie houillère d'Acadie, près du débarcadère de Pictou, travaux pour lesquels la compagnie a versé la somme de $275. Le *George Mackenzie* commença à draguer dans la rivière de l'Est de Pictou et continua ces travaux, jusqu'au 21 novembre ; entre ces deux dates il creusa une tranchée longue de 1,150 pieds et large de 50 pieds et 9 pieds de profondeur à mer basse, la quantité

de matières enlevées étant de 5,555 verges cubes de vase et d'écailles Il reprit ses travaux le 2 mai et il les continuait à l'expiration, ayant alors enlevé une autre quantité de 14,665 verges cubes de gravier, d'argile, de sable, de vase, etc.

ILE DE PICTOU.

L'île de Pictou, dans le comté de Pictou, N.-E., se trouve dans le district de Northumberland, à environ 10 milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou ; sa longueur est de 5 milles et sa largeur de 1½ mille.

Il y a deux quais du côté sud de l'île ; un près de l'extrémité occidentale, commencé par le gouvernement provincial, réparé et renforci par le département en 1880, et prolongé de 62 pieds 6 pouces en 1887-88 et un près du centre connu sous le nom de "quai de l'est" construit par le département en 1882-83, et prolongé de 100 pieds en 1887-88. Le quai de l'est et le prolongement du quai de l'ouest ont une largeur de 20 pieds, en bois rond, complètement remplis et entourés de pilotis jointifs.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin, la somme de $2,096.29 a été employé à réparer et à prolonger le quai de l'est, et à prolonger le quai de l'ouest.

Sur ce qui précède, la somme de $1,187.26 a été employée au quai de l'est à défaire et à redresser la construction, sur une distance de 75 pieds à partir de l'extrémité du large, et à enlever 50 verges cubes de l'est du sommet des 30 pieds du large ; et à mettre en place une pile longue de 68 pieds à l'extrémité du large, qui a été érigée à 6 pieds de la hauteur voulue.

La somme de $909.03 a été employée au quai de l'ouest, à mettre en place et à terminer à peu près une pile longue de 50 pieds à son extrémité du large. Les travaux qui restent à faire pour terminer le prolongement consistent à mettre le couronnement, à déposer une petite quantité de lest et à placer un certain nombre de défenses.

L'extrémité du large du quai de l'est baigne dans 4 pieds 6 pouces d'eau à mer très basse, et celle du quai de l'ouest dans 2 pieds 6 pouces. La marée monte de 6 pieds.

PORT-HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap-Breton, à deux milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Canso.

Ce port était autrefois abrité ; l'île Smith, dont la longueur est de deux milles, constitue le côté nord du port, ayant été reliée à la terre ferme par une chaîne de hautes collines de sable. En 1883, la mer fit une brèche dans ce mur naturel de protection. L'ouverture, d'abord étroite, s'augmenta par les courants de la marée avec une rapidité de plus en plus grande, jusqu'à ce que la barre fut entièrement emportée, et le lieu où elle était recouvert de 15 pieds d'eau. Le port maintenant n'est pas sûr pendant les tempêtes du nord-est, si ce n'est dans une petite baie du côté est de l'île Smith.

La jetée qui se trouve du côté est du port a été commencée par le gouvernement provincial en 1865-66. Elle avait primitivement une longueur de 550 pieds sur une largeur de 24 pieds avec une L à l'extrémité du large, longue de 100 pieds et large de 25 pieds. Cette jetée est tombée sous le contrôle du gouvernement en 1871, époque depuis laquelle des réparations et des travaux neufs considérables ont été exécutés, y compris la construction d'une nouvelle pile de 125 x 25 pieds à l'extrémité du large en 1873 ; la pose de grosses pierres en talus de chaque côté en 1883-84 ; la construction d'une pile de 48 x 22 pieds à l'extrémité du sud de L en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 x 24 pieds à l'extrémité du large en 1889-90. En 1890-91, la pile de 71 pieds, qui s'était affaissée, a été démolie et reconstruite à partir d'à peu près 3 pieds au-dessous de la ligne de l'eau basse, et des réparations considérables ont été exécutées, y compris la construction de 80 pieds de la façade nord (de 50 à 130 pieds à partir de l'extrémité du large) à commencer de la ligne de l'eau basse et le renouvellement du tablier, des pièces du couronnement et des longuerines, à partir de l'extrémité de terre jusqu'à un point à 50 pieds à l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $800 a été employée à enfoncer 50 pilotis pour terminer les ouvrages en pilotis jointifs en arrière de L, et à réparer le talus du côté nord en y déposant environ 200 verges cubes de grosses pierres.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large de la jetée, à la façade de la pile de 71 pieds, varie de 11½ à 15 pieds à mer très basse, mais il y a moins d'eau sur un banc de sable plus au large. La marée monte de 4 pieds.

Le *Canada* est arrivé à Port-Hood le 24 septembre, et s'est mis à travailler au quai public, pratiquant une tranchée longue de 185 sur 60 de large, et enlevant 1,553 verges cubes de sable, obtenant ainsi une profondeur d'eau de 12 pieds à mer basse.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-William ou Anse de Marshall, se trouve dans le comté d'Annapolis, à 30 milles à l'est du golfe de Digby.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $1,000 a été employée à réparer le centre de la façade sur la mer du brise-lames, lequel était très vieux et vermoulu, et construire une charpente à encaissement en dedans de la pile, pour faire dévier le ruisseau qui, pendant la crue des eaux, détruisait le mouillage de chargement des vaisseaux et menaçait d'affouiller et de démolir le brise-lames.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, autrefois Green Cove, comté d'Yarmouth, est situé à l'embouchure de la baie de Fundy, à environ 13 milles au nord de la ville d'Yarmouth.

Ce port, à sec à mer basse, est formé par un brise-lames à l'ouest et par une jetée à l'est. Le brise-lames de l'ouest a été considérablement avarié en 1887-88 par de fortes tempêtes, et une brèche de 86 pieds de longueur s'est faite à travers le centre de la construction Ce brise-lames fut reconstruit en 1870, le contrat comprenant le doublage en pilotis jointifs de presque toute la façade, du côté de la mer, du brise-lames, ainsi que des réparations générales.

Dans le cours du présent exercice la somme de $300 a été employée à réparer le quai de chargement, les travaux se composant de l'enlèvement et de la reconstruction de presque tout le sommet, sur une profondeur de 3 pieds.

ROUND HILL.

Round Hill, comté d'Annapolis, est retiré sur la rivière Annapolis, à mi-chemin environ entre Annapolis et Bridgetown.

La rivière à cet endroit tourne brusquement, sa rive septentrionale se compose d'un marais tandis que le côté du coude de la rivière est une haute colline abrupte qui donne son nom à la localité. Depuis plusieurs années la rivière n'a pas cessé de ronger et d'affouiller la colline, et plusieurs acres sont déjà tombés dans la rivière, détruisant ainsi non seulement de bonnes propriétés, mais la terre subséquemment charriée par le courant, forme des battures et des bancs dans le chenal et obstrue la navigation. Afin d'éviter d'autres dégâts, il a été décidé d'essayer l'effet d'un barrage du côté de la rivière où se trouve la colline pour détourner l'eau du pied de la rive. En novembre dernier, un contrat a été passé pour l'exécution de ces travaux à raison de $4,750, et depuis l'ouverture de la navigation les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante. Le barrage n'est pas encore terminé, mais déjà on remarque que la pointe de marécage du côté opposé de la rivière commence à partir, de sorte qu'il est probable que le barrage aura l'effet désiré.

GOULET DU SUD.

Le Goulet du Sud, comté de Victoria, est le nom que les habitants de la localité donnent au bras sud, à la tête du port de Sainte-Anne. Ce port est un magnifique bassin, long de 7 milles, dont l'entrée est à quelques milles à l'ouest de l'entrée principale du lac du Grand Bras-d'Or.

En 1890–91, on a commencé un quai à cet endroit. Dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition de presque tous les matériaux nécessaires à l'achèvement de cette construction, et le quai a été construit à 3 ou 4 pieds de la hauteur voulue.

Dans le cours de l'exercice de 1891–92, on a fait l'emploi de la somme de $499.66, et le quai a été terminé à l'exception de l'abord, de la pose et du boulonnage de 12 défenses, et du nivellement du sommet des défenses qu'on avait précédemment posées.

Le quai dont la longueur est de 198 pieds, baigne à son extrémité du large dans 6 pieds d'eau à mer basse. Il se compose d'une culée longue de 20 pieds du sommet, et de 3 piles centrales de 20 x 20 pieds chacune et d'une pile, au large, de 20x40 pieds.

ILE DE PIERRE.

L'île de Pierre se trouve sur le côté est du Cap-de-Sable, à mi-chemin environ entre le Cap-de-Sable et la Pointe-du-Nord-Est.

Dans le cours du présent exercice, on a commencé à cet endroit la construction d'un brise-lames, au coût de $4,650, pour protéger les bateaux de pêche. La partie inférieure de la construction, construite en charpente à encaissement, a été

terminée dans la première partie de l'exercice, avant les tempêtes de l'hiver, et la section du large construite en pilotis, a été commencée, mais, à cause de retards apportés par l'entrepreneur, n'a pas été terminée et fut presque totalement démolie pendant les tempêtes de l'hiver dernier. Au printemps, on a conclu avec l'entrepreneur, un arrangement satisfaisant, par lequel la section en pilotis sera remplacée par une charpente à encaissement sans frais supplémentaires. Ces travaux sont en voie d'exécution et sont presque terminés.

ANSE AUX TRUITES.

L'Anse-aux-Truites, comté de Digby, maintenant appelée Centreville, se trouve sur la baie de Fundy du côté du Goulet de Digby et le Petit-Passage.

Le brise-lames primitif construit par les autorités de la localité en 1858 avait 20 pieds de long sur 30 de large. En 1876, le département y ajouta une longueur de 175 pieds, et en 1880, de même qu'en 1881, l'ancienne construction, dont 100 pieds avaient été complètement détruits en 1889, subit des réparations considérables.

La position du brise-lames est très exposée aux tempêtes du nord au large de la baie de Fundy, et depuis la date sus mentionnée, le brise-lames a été réparé plusieurs fois; la somme totale dont le département a fait l'emploi s'élève à $8,981.30.

Dans le cours du présent exercice, la somme de $100 a été employée à réparer l'extrémité du large qui est maintenant en bon état, mais certaines parties de la façade intérieure demandent d'être renforcies et en partie renouvelées.

ARICHAT-OUEST.

Arichat-ouest, comté de Richmond, est un havre petit mais sûr du côté sud de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton et un brise-lames entre l'île et la terre ferme.

Le brise-lames a une longueur de 1,285 pieds sur une largeur de 23 pieds. Une partie longue de 628 pieds à partir de l'île a été construite par le gouvernement provinciale en 1867, et le reste a été érigé par le département en 1879. Il est fait en bois rond à joints ouverts et a été complètement rempli. Le sommet est à 11 pieds au-dessus de l'extrême eau basse soit à 6 pieds au-dessus de l'extrême eau haute, le fond est à sec à mer basse, sauf près d'une ouverture de 25 pieds entre l'ancienne et la nouvelle construction.

En 1883-84 des défenses ont été posées sur la façade sud, séparées par un espace variant de 3 à 9 pouces, sur une distance de 490 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de $496 a été employée à enlever le dessus du brise-lames sur une longueur de l'extrémité occidentale et sur une longueur de 120 pieds de l'extrémité de l'est et l'espace a été rempli de pierre et de gravier, et à renouveler 15,000 pieds, mesure de planche, du tablier, au centre de la construction.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire, comté de Saint-Jean, se jette dans la baie de Fundy, à environ 12 milles à l'est de l'entrée du port de Saint-Jean.

En 1879, le département a construit un brise-lames, long de 160 pieds, près de l'embouchure de la rivière, dans le but de ménager un abri aux vaisseaux qui viennent dans la baie et aussi afin de donner au commerce de bois un endroit commode de chargement, etc.

Dans le cours du présent exercice, la somme de $500 a été employée à réparer le tablier et l'abord du brise-lames. La partie extérieure du tablier a été réparée et assujétie de nouveau, et la partie inférieure a été remise à neuf; l'abord qui se trouve dans une gorge étroite et profonde, a été entouré d'un fossé, pour empêcher la crue des eaux d'apporter de la terre sur la surface de la jetée et de faire pourrir de nouveau le tablier.

CAMPBELLTON.

Campbellton, comté de Ristigouche, ville florissante, et station sur la ligne de l'Intercolonial, est située du côté sud de la rivière Ristigouche, à environ 15 milles en amont de Dalhousie, chef-lieu et où cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs.

C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, de même qu'une petite ville florissante et progressive où il se fait un commerce de bois considérable.

Campbellton est pratiquement à la tête de la navigation, bien que la marée se fasse sentir à 9 milles plus loin en amont, mais les battures et les sinuosités du chenal y empêchent la navigation. Sauf à la " Traverse," environ à 4 milles en aval de Campbellton (où la profondeur de l'eau n'est que de 12½ pieds), on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse des grandes mers à 10½ pieds et des petites mers à 7 pieds, donne une profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages, et qui sont généralement des barques de 400 à 900 tonneaux. Le plus grand nombre arrivent sur lest ; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficulté, vu qu'il n'y a pas de lieu commode pour le déposer.

Cependant, pour remédier à cette lacune, un contrat a été passé le 23 avril 1889, pour la construction d'un quai de délestage, cette construction devant se composer d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 pieds de largeur au sommet, avec une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées. Ces travaux qui se sont continués dans le cours de l'exercice précédent, ont été terminés le 30 avril 1890.

Un contrat a été passé avec MM. G. et J. Robertson pour le prolongement du quai actuel de manière à le faire raccorder avec l'extrémité inférieure du quai de Ferguson (ainsi appelé), ce prolongement devant coûter $3,975, non compris les frais de surveillance et imprévus.

Afin de terminer le débarcadère et l'abord nécessaires au bateau-passeur qui navigue entre Campbellton et Cross Point (directement en face) du côté de la rivière qui se trouve dans la province de Québec, un contrat a été passé le 31 mars 1891, pour l'exécution des travaux, lesquels devront s'étendre sur une longueur de 250 pieds à partir de l'extrémité du large de la construction érigée à la journée par le département en 1889-90, à l'endroit choisi et fourni par le conseil municipal de Campbellton. Les travaux sous contrat se composent de quatre piles en charpente à encaissement longues de 50, 20, 20 et 100 pieds respectivement, de 3 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune, la dernière recouverte de poutres de 10 x 12 pouces, le tout recouvert d'un tablier en planche de 4 pouces. Les trois premières piles et toutes les travées auront 20 pieds de large du côté extérieur de la lisse à l'autre, la quatrième pile ou pile du large aura 30 pieds de largeur sur une distance de 40 pieds, tandis que le reste, soit la partie en déclin, aura une largeur de 20 pieds. Ces travaux ont été commencés dans les premiers jours de juillet et terminés le 18 septembre 1891.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est situé sur la côte du Nouveau-Brunswick, sur le détroit de Northumberland, c'est le point de la terre ferme le plus rapproché de l'Ile du Prince-Edouard, dont il est éloigné de neuf milles.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, l'assise de la construction de la jetée a été prolongée sur une distance de 800 pieds et la superstructure sur une distance de 565 pieds.

Deux piles ont été enfoncées aux angles de la tête de la jetée, 81,080 verges cubes de pierre ont été déposées sur le talus, du côté nord de la jetée.

Le 30 juin 1892, il restait 100 pieds de l'assise à faire, ainsi que 500 pieds linéaires de superstructure et 800 de palplanche en bois franc, de même que la superstructure des piles des angles.

CARAQUET.

Bridgetown, comté de Gloucester, est le nom de la station de chemin de fer située à l'extrémité supérieure ou occidentale du port de l'établissement de Caraquet, et est à 2 milles à l'est du port qui traverse la rivière Caraquet et à 6 milles à l'ouest du quai public près de l'église de Caraquet.

Droit au large de Bridgetown se trouvent des bancs d'huîtres, ce qui fait que cette partie du port de Caraquet est connue sous le nom de " fond d'huîtres. "

Afin de donner un abri et un débarcadère aux bateaux, un contrat a été passé le 25 octobre 1890 pour la construction d'une jetée longue en tout de 350 pieds ; elle se composera d'une approche longue de 160 pieds, de 4 piles de 15 x 15 pieds chacune, de 5 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune et d'une pile du large de 30 x 30 pieds. L'approche et les diverses piles seront construits en bois rond à encaissements à joints ouverts, les espaces seront recouverts par des longuerines de

1 12, les piles et l'approche auront des défenses sur les côtés et seront remplies de lest, le tout sera recouvert d'un tablier fait de madriers de 3 pouces. Ces travaux qui s'exécutaient dans le cours de l'exercice précédent ont été terminés en octobre 1891, la somme employée à leur exécution s'élevant à $1,308.72.

Telle que construite, la jetée ne s'étend au large qu'à la marée extrêmement basse, bien qu'à mer basse il y ait généralement de 1 à 1½ pied d'eau à l'extrémité, donnant ainsi de bonnes facilités à ceux qui font la pêche aux huîtres.

CLIFTON.

Clifton, comté de Gloucester, se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à environ à mi-chemin entre Bathurst et Caraquet. Il s'exploite dans cette région des carrières de pierre considérables ; cette pierre sert aux constructions en général et à la fabrication de diverses sortes de pierre à aiguiser et à meule. Deux maisons, MM. Henry Read et Cie, et MM. Lombard et Cie, ont des capitaux considérables dans cette exploitation, et, dans le but de faciliter l'expédition de cette pierre, la maison mentionnée en premier lieu, a construit, il y a plusieurs années, un brise-lames long de 480 pieds, et en 1878, l'a transféré à la couronne. Ce brise-lemes fut alors prolongé de 100 pieds avec un coude ou L long de 200 pieds dans une direction ouest, embrassant un espace suffisant pour abriter des vaisseaux et de bateaux de pêche.

Dans le cours de l'exercice la partie extérieure du brise-lames a subi des réparations générales ; on a posé de la palplanche en bois franc à certains endroits, et des parements neufs là où c'était nécessaire; on a aussi fait un enrochement en grosses pierres le long du côté est près de l'extrémité du large, le tout au prix de $1,000.

COCAGNE.

Le port de Cocagne, comté de Kent, est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles au nord du port de Shédiac. L'entrée est obstruée par une barre de sable et de gravier ; le chenal a une profondeur d'environ 9 pieds à mer basse. En dedans de la barre il y a un mouillage dont la profondeur varie de 2½ à 4 brasses dans un bassin étroit, long d'environ ¾ de mille, tandis que dans la baie ou port en dedans de ce bassin (baie dont la largeur est d'environ 2 milles et la longueur 4 milles) il n'y a, à mer basse, que de 4 à 6 pieds, jusqu'à ce qu'on arrive à l'embouchure de la rivière Cocagne qui se déverse dans la baie à l'angle sud-ouest de celle-ci, où se trouve un bassin long d'environ un mille et large d'environ 500 pieds dont la profondeur varie de 10 à 14 pieds et qui offre un bon abri aux vaisseaux.

En 1881-82, le département a construit, à l'entreprise, un quai long de 400 pieds du côté ouest du bassin, le raccordant au pont du grand chemin dans le but de donner de plus amples facilités au commerce maritime de la région. Ce quai avait primitivement une largeur de 20 pieds sur une distance de 370 pieds, les 30 pieds du large ayant une largeur de 40 pieds, la façade extérieure baignant dans une profondeur d'eau de 9 à 11 pieds. En 1888, dans le but de donner plus d'espace à l'expédition du bois, de l'écorce, etc., l'extrémité du large, sur une longueur de 100 pieds a été élargie de 20 pieds et redressée là où la construction s'était affaissée. Comme le reste de la construction s'est aussi affaissé, et que le besoin de plus d'espace se faisait sentir, de même qu'il y avait nécessité de renouveler le tablier, la somme de $2,250 accordée par le parlement à la dernière session, a été employée à redresser et à élargir toute la partie inférieure du quai, à renouveler le tablier, à poser des nouvelles défenses et de poutres neuves, etc., et à mettre toute la construction en bon état.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie, comté de Ristigouche, est situé à la tête de la baie des Chaleurs, à une courte distance en aval de l'embouchure de la rivière Ristigouche. Dalhousie, chef-lieu, se trouve du côté sud du port, à son extrémité orientale ou inférieure. Un embranchement relie la ville à l'Intercolonial; cet embranchement s'étend jusqu'à un quai qui baigne dans 12 à 15 pieds d'eau a mer basse. Le principal article d'exportation est le bois et les vaisseaux qui viennent dans ce port prendre des chargements arrivent ordinairement sur lest. Dans le but d'avoir un lieu où déposer ce lest, un contrat a été passé en décembre 1886, pour la construction d'un quai de délestage, où les vaisseaux pourraient aussi prendre leurs chargements.

Le quai qui a été construit a une longueur de 300 pieds ayant une hauteur moyenne de 27 pieds; à son extrémité du large, il baigne dans environ 14 pieds à

mer basse; les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante en octobre 1887, et depuis lors il a servi de lieu de déchargement pour le lest. Cependant, vu qu'on n'a pas pris les soins voulus pour étendre du lest des vaisseaux, le quai s'est en partie déplacé, et, à l'aide du crédit accordé à cette fin les réparations et les améliorations nécessaires ont été entreprises, et bien qu'elles ne fussent pas terminées à l'expiration de l'exercice, elles le seront bientôt d'une façon satisfaisante.

EDGETT'S LANDING.

Edgett's Landing, comté d'Albert, se trouve sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à environ 2 milles au sud de la gare du chemin de fer et village d'Hillsboro.

Il y a plusieurs années, avant que le chemin de fer d'Albert, ouvrit des communications, le gouvernement local a construit un quai pour les bateaux à vapeur à cet endroit, lequel fut détruit en automne 1869 par la tempête dite " tempête Saxfy."

En 1889 le département a entrepris la construction d'un quai neuf, et les travaux se sont continués depuis par intervalle.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $900 a été employée à pousser les travaux et à continuer deux grils.

Tous les travaux sont à peu près terminés et le département a l'intention de les terminer dans le cours du prochain exercice. Le quai aura 400 pieds de longueur, atteignant la mer basse à 150 pieds, et ayant 30 pieds d'eau à son extrémité de large aux hautes mers. La première section de 200 pieds a une longueur de 20 pieds au sommet, les autres 100 pieds, une largeur de 30 pieds et les derniers autres 100 de 40 pieds.

ILE DE GRAY.

L'île de Gray (ainsi appelée), comté d'Albert, est située sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à environ deux milles du village d'Hillsboro. Il se fait de cette île un commerce maritime assez considérable, car c'est le principal port de la région, qu'est muni de bons quais auxquels on arrive par le chemin public et par chemin de fer, embranchement qui s'étend de la ligne-mère du chemin de fer du comté d'Albert jusqu'aux quais. Cependant, il est difficile et dangereux, à certains moments, pour les gros vaisseaux, d'arriver à ces quais ou d'en partir et on éprouve de grandes difficultés à les retenir aux quais quand la mer baisse; en conséquence un contrat a été passé le 27 octobre 1890, pour la construction d'un brise-lames long de 300 pieds pour les protéger.

Les premiers 100 pieds ou la partie inférieure de la construction se compose d'une simple levée d'argile, large de 5 pieds au sommet, ayant une inclinaison de chaque côté de 1 dans 1. Les 100 pieds suivants sont construits en bois rond à encaissement, à points ouverts, ayant une largeur de 15 pieds au sommet, avec une inclinaison de 1 dans 4 de chaque côté; les 50 pieds suivants sont construits de la même façon que ceux qu'on vient de décrire en dernier lieu, sauf que les pièces longitudinales du côté nord ou supérieur sont en bois carré, et la façade est bordée d'espars en épinette de six pouces d'épaisseur, la base etant construite verticalement et son côté nord ou supérieur protégé par les pilotis jointifs. Les 50 pieds du large ont une largeur de 25 pieds au sommet, de cette section, 30 pieds, ont une inclinaison de 1 dans 12 à l'extrémité, de 1 dans 4 du côté nord, et de 1 dans 2 du côté sud ou côté inférieur, la base étant construite verticalement et protégée de chaque côté et à l'extrémité par les pieux jointifs, et la partie supérieure de la construction par un bordage en épinette et en bois franc.

L'entrepreneur, ayant fait l'acquisition des matériaux pendant l'hiver de 1891, il commença la construction à bonne heure en 1892, et termina les travaux le 28 mai 1892.

KINGSTON.

Kingston, comté de Kent, est situé sur la rivière Richibouctou, à 3 milles au sud de Richibouctou, chef-lieu du comté, et à 6 milles de l'embouchure de la rivière qui se jette dans le détroit de Northumberland.

Comme la rivière en amont de Kingston offre peu de facilités à la navigation, un contrat a été passé, en mai 1890, pour la construction d'un quai du côté supérieur du pont de Kingston, afin de donner plus de moyens de logement et le moyen de touer les vaisseaux par l'ouverture du pont. Ce quai a une longueur de 200 pieds et une largeur de 35 au sommet, les extrémités et la façade du nord ou façade du large

sont construites en parements à joints plats de bois carré, et le côté inférieur ou sud en parements à joints ouverts, les deux côtés et les extrémités ont une inclinaison de 1 dans 18. Le quai est raccordé au pont du chemin public par un abord long de 63 pieds (mesurés au centre) et large de 20 pieds, construit en bois rond à encaissement à joints ouverts avec longuerines, et recouverts d'un tablier; le tout a été terminé le 1er décembre 1891.

BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-NÈGRE.

Le port de Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy, est l'estuaire de la rivière Saint-Jean et il se trouve à la tête d'une petite baie; la distance entre "Red-Head" et la "Pointe-du-Nègre," du côté est et ouest de l'embouchure étant de 2½ milles. L'île aux Perdrix qui se trouve un peu plus d'un demi-mille en dehors de la ligne des endroits susnommés, divise l'entrée du port en deux chenaux. Pendant les vents du nord-ouest la mer est brisée par la pointe de Mispec (qui a une direction sud inclinant vers l'ouest, à deux milles de Red-Head) et par les battures entre Red-Head et le chenal principal ou chenal de l'est. Les vents du sud-ouest lancent une mer considérable par le chenal de l'ouest, ce qui faisait que les vaisseaux avaient des difficultés à rentrer dans le port vu qu'il y a pour eux danger d'être jetés sur le *Foul Ground*, du côté est du chenal principal.

Dans le cours de 1874-75 les ingénieurs du département firent un examen minutieux du port, et au printemps de 1875 un brise-lames long de 2,250 pieds, pour fermer partiellement le chenal de l'ouest, fut commencé et terminé en septembre 1875.

Les tempêtes ayant avarié les talus, le couronnement et l'extrémité du large du brise-lames, un contrat a été passé le 19 janvier 1891, pour la fourniture d'une certaine quantité de pierre pour les répartitions, et dont la livraison était à se faire à l'expiration de l'exercice environ 1,000 verges cubes ayant été livrées et posées aux endroits les plus exposés de la construction.

La livraison de la pierre pour la quantité entreprise a été reprise le 7 mai et terminée vers la fin de l'exercice; la quantité de pierre livrée s'est élevée à 8,114 verges cubes.

Les travaux exécutés se sont résumés à réparer la construction sur une longueur de 420 pieds, dans la direction du large à partir de l'extrémité de la partie en bois, à refaire le remplage et à réparer les plus grosses brèches que la construction avait essuyées.

NEGUAC.

Neguac-inférieur, comté de Northumberland, est situé près de l'entrée septentrionale de la baie de Miramichi, à environ 35 milles à l'est de Newcastle et à quelques 20 milles au sud de Tracadie, comté de Gloucester. Il s'y trouve un bon lieu d'abri sûr pour les bateaux et les petits vaisseaux; ce port est situé au centre d'un des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent; le sol de cette région est excellent et la population du pays environnant est nombreuse; il se fait, de cette localité, un commerce considérable, principalement par eau et pour accommoder ce commerce, un vapeur de la Compagnie de navigation à vapeur de Miramichi, navigue tous les jours entre Neguac, Chatham, Newcastle et d'autres endroits situés sur la baie et la rivière.

Comme les moyens de quaiage à Neguac sont très médiocres et qu'ils ne se composent que d'une pile isolée, construite il y a quatre ans par la compagnie de navigation à vapeur aidée du gouvernement local, et à laquelle on arrive par une passerelle posée sur des chevalets ce qui nécessite le transport à bras ou par bateau de tout le fret destiné aux vapeurs ou aux autres vaisseaux qui viennent y chercher un chargement, un contrat a été passé le 14 avril 1892 pour la construction d'un quai public, composé d'un abord long de 370 pieds, de 19 piles de 20 x 21 pieds chacune, de 20 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune et d'une pile du large ou débarcadère de 40 x 62 pieds, soit en tout une longueur de 1,190 pieds.

A l'expiration de l'exercice, on était à déposer les matériaux sur les lieux et les travaux de construction allaient commencer.

OROMOCTOU.

Les battures d'Oromoctou (rivière Saint-Jean) sont à environ 10 milles en aval de Frédéricton dans le comté de Sunbury.

La rivière à cet endroit est divisée en trois chenaux par les îles Oromoctou et Thatch, le chenal principal étant celui du centre entre les deux îles.

On a considérablement dragué sur ces battures pour maintenir libre la navigation entre Saint-Jean et Frédéricton et un barrage à prise d'eau, long de 1,600 pieds, a été construit entre la tête de l'île Thatch et la rive occidentale de la rivière afin de resserrer le courant, et d'activer le dégorgement dans la tranchée qu'on a draguée à travers les hauts-fonds.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $500 a été employée à réparer ce barrage. Le tablier a été en partie renouvelé, de même que le planchéiage de la façade inclinée. A d'autres endroits de ces façades le planchéiage a été réparé et assujéti ; et l'extrémité inférieure du barrage, au point de raccordement avec la rive, a été entourée de fascines et de pierre.

Du 6 juillet au 5 novembre 1891, le *New Dominion* a été occupé à creuser le chenal entre les îles Oromoctou et Thatch, enlevant pendant cette période 36,785 verges cubes de sable et de vase, obtenant une profondeur de 14 pieds dans le chenal.

ILE AUX PERDRIX.

L'île aux Perdrix, se trouve directement au large de l'entrée du port de Saint-Jean, partageant l'abord en deux chenaux, dont le principal se trouve à l'est de l'île.

Sur l'île sont situés un phare important, une station de quarantaine, un sifflet d'alarme, etc., et pour faciliter le déchargement du charbon et des autres articles nécessaires à ces services le département a construit, il y a plusieurs années, deux petites jetées avec un débarcadère entre les deux ; ces jetées se trouvent à l'extrémité nord-est de l'île, en face du port et de la ville de Saint-Jean.

Dans le cours du présent exercice, la somme de $500 a été employée à réparer l'abord de la jetée orientale, qui était en très mauvais état et à planchéier certaines parties de la jetée occidentale ; les deux jetées sont maintenant en bon état.

QUACO.

La baie de Quaco se trouve sur la côte nord-est de la baie de Fundy, à environ 30 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Une petite rivière se décharge à l'extrémité orientale de la baie et les brise-lames, longs de 300 pieds chacun, érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, forment un port de refuge. Ce port est accessible aux vaisseaux de cabotage et aux goélettes qui viennent s'y charger de bois, etc., pendant environ 4 heures chaque marée, mais vu le mouvement de la marée qui est d'environ 30 pieds, il est à sec à mer basse.

Dans le cours du présent exercice, la somme de $1,350 a été employée à faire des réparations générales aux brise-lames. Le doublage de la façade extérieure du brise-lames occidental a été réassujéti là où il s'était détaché et renouvelé là où il s'était brisé, tandis que les réparations qu'a subies le brise-lames oriental se sont en grande partie resumées au tablier et aux pièces du couronnement ; on a posé des poutres et des traverses neuves ainsi qu'un nouveau tablier sur l'extrémité de terre ; des défenses et un tablier ont été posés à l'extrémité du large.

Les deux brise-lames sont maintenant en bon état, mais le brise-lames est a besoin de réparations additionnelles à son tablier.

QUACO-OUEST.

Dans le cours du dernier exercice, le département a employé la somme de $1,841.63 à faire une nouvelle embouchure et à améliorer d'autre manière la sortie de la rivière de Quaco-ouest. On a entrepris ces travaux parce qu'un haut-banc de gravier et une barre ont porté l'embouchure primitive dans une direction ouest, rendant l'entrée du port très difficile et très dangereuse.

Un barrage long de 205 pieds et haut de 12 pieds, fut d'abord construit d'un côté à l'autre de la rivière à une courte distance en aval de la nouvelle embouchure projetée.

Ce barrage, à raison du mauvais état de l'assise, fut construit avec soin au moyen d'un doublage recouvert de pilotis jointifs, de fascines et de pierre à la base, de chaque côté, vu qu'il y avait une colonne d'eau inverse à mer haute ; le barrage est aussi muni d'une écluse et d'une porte ; il y a au centre de la construction une rangée de pilotis jointifs. Le barrage une fois terminé, on a creusé une tranchée longue de 400 pieds et profonde de 7 à sa plus grande profondeur, à travers le banc de gravier, et après avoir fermé les portes, on a obtenu un nouveau chenal de niveau

avec le fond du port. Les goélettes et les vaisseaux de faible tonnage entrent maintenant par le nouveau chenal dont les résultats sont très satisfaisants.

RICHIBOUCTOU.

Le port de Richibouctou, comté de Kent, est situé sur la rive sud-ouest du golfe Saint-Laurent, à environ 40 milles au nord de la Pointe-du-Chêne (port de Shédiac), point terminal oriental de l'Intercolonial.

A l'expiration du dernier exercice le *St.-Lawrence* était occupé à améliorer le chenal Albion ou chenal du milieu qui conduit dans le port de Richibouctou, et a continué à y travailler jusqu'au 28 octobre.

La quantité totale de matières enlevées a été de 20,388 verges cubes de sable fin. On trouvera les détails complets des travaux exécutés au rapport sur les opérations de dragage au titre de *St.-Lawrence*.

RIVIÈRE KENEBECASIS.

La rivière prend sa source près de celle de la Petitcodiac, et après avoir suivi un cours dans une direction sud-ouest d'environ 20 milles, elle tombe dans la rivière Saint-Jean par la baie de Kennebecasis.

Le 12 mai, le dragueur *New-Dominion* a été amené à Hampton pour reprendre les travaux à cet endroit, où il travailla jusqu'au 30 juin. Pendant cette période une tranchée longue de 800 pieds et large de 43 a été pratiquée, à une profondeur de 10 pieds au niveau des eaux en été, à travers une batture obstruant le chenal, et une autre tranchée longue de 110 pieds et large de 40 a été faite à une profondeur de 10 pieds à mer basse en face du quai public.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippagan, comté de Gloucester, est situé près de l'embouchure de la baie des Chaleurs, à environ 60 milles à l'est de Bathurst.

A l'extrémité sud du port, on communique au golfe Saint-Laurent par le goulet de Shippegan, chenal plat et difficile dont se servaient autrefois, pendant le beau temps seulement, les petits bateaux pêcheurs et les vaisseaux d'un faible tonnage.

Au moyen du goulet les pêcheurs qui s'en vont ou reviennent de leurs fonds de pêche au large, raccourcissent la distance de 25 à 40 milles. Le port de Shippegan est aussi un excellent refuge pendant la tempête et d'un autre côté, passer par le goulet est la route la plus directe pour les bateaux pêcheurs de Caraquet et des autres grandes stations de pêche sur la côte sud de la baie.

Afin que l'on put entrer en tout temps dans le goulet, et dans le but aussi de permettre aux bâtiments pêcheurs d'un plus fort tonnage de s'en servir, le département, en 1875, commença la construction d'un brise-lames, pour en protéger l'entrée et d'un barrage pour fermer une ouverture connue sous le nom de *Goulet Est*. Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876; l'exécution des travaux fut de nouveau adjugée en décembre 1879, et les opérations recommencèrent en avril 1878; mais ces nouveaux entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de juillet, incapables de continuer les travaux; le département les prit alors en main.

A cette époque le barrage était terminé; environ 900 pieds du brise-lames étaient construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879, une tempête éclata, pendant laquelle la marée monta 4 pieds plus haut qu'on ne l'avait jamais vu avant, et le barrage fut considérablement endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames, qui n'avaient pas été terminés, furent complètement détruits, et l'autre partie fut endommagée. En 1880-81, le barrage fut réparé, exhaussé et renforcé par les pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres, de chaque côté, et au moyen de sommiers et de moises. En 1883 certaines parties des travaux, qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhaussées là où il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames; une brèche qui s'était faite, a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85 époque à laquelle 50 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotis jointifs, et on exhaussa dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé. On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des réparations générales, et en 1888-89 une

longueur de 60 pieds, qui avait été considérablement avariée pendant l'hiver précédent, fut reconstruite.

Au mois de novembre 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une autre pile de 50 pieds à l'extrémité du brise-lames de l'est, et pour la construction d'un brise-lames devant s'étendre à 1,000 pieds dans une direction sud à partir de la grève à l'ouest du goulet, le tout se termina en janvier 1892.

Une longueur de 137 pieds de l'extrémité de la partie inférieure du brise-lames construit en 1875 ont été refaits sous la direction d'un fonctionnaire du département; d'autres travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont aussi été exécutés.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Dans le cours de l'exercice, le département a employé la somme de $250 à enlever des chicots et des morceaux de bois submergés dans le chenal de la rivière Saint-Jean, entre Saint-Jean et Frédéricton.

Tous les ans les crues du printemps amènent avec elles ces obstacles, et, comme on les trouve souvent en plein chenal, ils offrent un danger à la navigation, particulièrement aux bateaux à vapeur qui naviguent la nuit sur la rivière.

RIVIÈRE SAINT-JEAN—BARRAGE DES GRANDES-CHUTES.

Dans le cours de l'exercice de 1883-84 le département a commencé à construire un barrage du côté sud de la rivière, immédiatement en amont des Grandes-Chutes et à l'embouchure de la Petite-Rivière, dans le but d'empêcher les billots et le bois carré de s'échouer, pendant les crues, sur les rochers, et d'en diriger le passage par les chutes. Outre la construction du barrage, on a fait sauter une partie du rocher qui surplombe les chutes afin de faire disparaître le remous dans le bassin au bas, où ordinairement une quantité considérable de bois s'amasse et reste.

Dans le cours de l'exercice le barrage a été prolongé et la partie inférieure de même que l'ancienne partie qui étaient en mauvais état, ont été enlevées et la hauteur du barrage a été augmentée de 2 pieds 5 pouces et la construction a été de nouveau remplie.

RIVIÈRE TOBIQUE.

La Tobique est un des tributaires les plus importants de la rivière Saint-Jean; elle se jette dans celle-ci à une courte distance en amont du village d'Andover, dans le comté de Victoria.

Le pays, de chaque côté, est une excellente région agricole, et vu que, jusqu'ici, les habitants n'ont pas de chemin de fer pour se rendre au marché, la rivière est devenue leur principale voie de communication. De plus une grande quantité de bois descend cette rivière tous les printemps.

La rivière même est rapide, et, sauf l'époque des crues, elle est peu profonde; elle renferme de nombreux bancs de graviers et de roches que les eaux du printemps amènent avec elles. Le transport se fait surtout au moyen de remorqueurs à fond plat, tirés par des chevaux; depuis un certain nombre d'années le département a employé diverses sommes à miner des roches, à enlever des bancs, à améliorer d'autres façons la navigation de la rivière.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $200 a été employée à continuer ces travaux et maintenant ces travaux sont en assez bon état.

Vu l'état amélioré de la rivière et la construction du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, qui s'étend de l'embouchure de la rivière jusqu'aux rochers Plaster, soit une distance de 28 milles, la partie inférieure de la rivière ne nécessitera pas de nouvelles dépenses.

TRACADIE.

Le port de Tracadie, comté de Gloucester, est situé sur la côte orientale du Nouveau-Brunswick, environ à mi-chemin entre le goulet de Shippegan et l'embouchure de la baie de Miramichi, et on y arrive du golfe Saint-Laurent par les chenaux connus sous les noms de "Goulet du Nord," "Goulet du Sud" et "Ancien Goulet." Le port a une longueur d'environ 6 milles, et sa largeur varie de ¼ de mille à 1 mille et plus, mais à l'exception des chenaux des rivières Tracadie-Nord et Sud, et les chenaux qui passent dans les différents goulets, il est très plat étant presque à sec à mer basse.

Dans le but de donner des moyens de quaiage à cette région, qui est grande et populeuse, car elle embrasse au moins 2,000 habitants, un contrat a été passé pour la construction d'un débarcadère public, long de 1,430 pieds et s'étendant jusqu'au bas du chenal du goulet du Nord; la construction se composera d'une culée longue de 250 pieds, de 28 piles de 20 x 25 pieds, d'une pile de 40 x 45 pieds, et de 29 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune; les travées seront reliées par des longuerines de 10 x 12 pouces, et tout le sommet sera recouvert d'un tablier en planche de 3 pouces. Les piles et la culée seront construites en bois rond en charpente à encaissement à joints ouverts, totalement remplies et entourées de défenses, etc.

A l'expiration de l'exercice on n'avait pas encore commencé à travailler activement à la construction.

CRIQUE DE TYNEMOUTH.

La crique de Tynemouth, comté de Saint-Jean, se trouve sur la côte nord-est de la baie de Fundy, à environ 21 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Ce cours d'eau se jette dans la baie à travers un banc de gravier et de galet, en dedans duquel il y a un bassin qui est, à mer haute, un port sûr et commode.

Pour empêcher l'érosion du barrage et pour faciliter l'entrée dans le bassin, le département, en 1875 et en 1883, a construit des brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière; celui de la rive occidentale a été le dernier qui a été construit.

Dans le cours du présent exercice, le brise-lames de l'est, dont l'assise était affouillée, a été réparé et renforcé. Les deux brise-lames sont maintenant en bon état et le besoin immédiat de nouvelles dépenses ne se fait plus sentir, bien que certaines parties de l'ancienne construction commencent à se détériorer.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean se trouve sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure.

Le renouvellement du tablier du quai en planches d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur, a été terminé sur une longueur de 250 pieds. Vingt-cinq toises de pierre ont été mises dans le quai, et le hangar a été peinturé. La cale mobile a aussi été complètement renouvelée.

BAIE LA VALLIÈRE.

La baie La Vallière est une baie près de l'embouchure de la rivière Yamaska, à 9 milles en aval de Sorel. Cette baie à l'eau basse n'avait pas de débouché et devenait un marais. Un chenal de 6 pieds de profondeur, de 25 pieds de largeur, a été commencé en novembre 1891 à partir de la rivière Yamaska dans la direction de la rivière du Pot-au-Beurre, et a été terminé en juin 1892. Une longueur totale de 650 pieds a été draguée, partie à travers un bout d'argile et le reste à travers un marais.

La quantité de matières draguées s'est approximativement élevée à 4,800 verges cubes, se composant d'argile bleue et d'herbes en décomposition.

BELŒIL.

Les jetées et les estacades de Belœil se trouvent sur la rivière Richelieu, au sud du pont du Grand-Tronc, qui traverse la rivière à Belœil; elles ont été construites pour faciliter le passage des vapeurs et des barges dans l'ouverture du pont, et pour les empêcher d'être emportés là où l'eau est basse.

Il y a cinq jetées d'amarrage qui tiennent en place les grosses estacades dont trois ont été reconstruites en 1890, et les deux autres dans l'automne de 1891.

Ce printemps une des estacades a été refaite à neuf, à raison de $1,129.94.

BERTHIER, (EN BAS).

Berthier, en bas, à 24½ milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Montmagny.

Les travaux exécutés dans le cours du dernier exercice se sont résumés à réparer les marches des cales, au prix de $485.93.

CACOUNA.

Cacouna se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 131 milles en aval de Québec et sur la ligne de l'Intercolonial.

La construction d'une pile isolée à cet endroit s'est continuée dans le cours de 1891–92. Une fois terminée cette pile aura une longueur de 102 pieds au sommet sur une largeur de 27 à la base et de 24 au sommet, et une hauteur à l'extrémité du large de 17 pieds 8 pouces.

CARLETON.

Carleton, comté de Bonaventure, est situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à une distance d'environ 35 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie.

La somme de $382.11 a été employée, dans le cours de l'exercice de 1891–92, à faire des réparations nécessaires et urgentes au quai de cet endroit.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi est à la tête de la navigation sur le Saguenay, à 71½ milles en amont de Tadousac.

Le tablier du quai a été complètement renouvelé en planche d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 110 pieds; le côté est du quai, là où se trouvent les entrepôts, a été exhaussé de 18 pouces; la salle d'attente a été peinturée à l'intérieur et à l'extérieur et des sièges ont été construits. On a renouvelé deux poteaux d'amarrage.

COMO.

Como est un village dans le comté de Vaudreuil, situé sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à 37 milles de Montréal.

Le *Nipissing*, dragueur de l'Etat, a travaillé 3 jours à enlever une partie de l'épave du vapeur *Dagmar* naufragé au quai de Como.

COTEAU LANDING.

Le Coteau Landing est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du lac Saint-François. C'est le chef-lieu du comté de Soulanges, à 2 milles de la gare du Côteau, sur le Grand-Tronc, et à 36 milles de Montréal. C'est aussi une station sur le chemin de fer Canada Atlantique.

Pendant la saison de navigation, les bateaux de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, font escale au Coteau Landing, outre plusieurs lignes de bateaux à vapeur et autres. C'est le principal port de chargement de grain du comté.

Il y a plusieurs quais à cet endroit, mais celui de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario est le quai dont parle ce rapport.

Il a 904 pieds de longueur, y comprise une pile de 279 pieds sur 24 à l'extrémité du large.

Le pont ou abord a une largeur générale de 12 pieds, avec deux voies d'évitement pour la rencontre des voitures.

La construction de tout le quai a été commencée en 1889 et terminée l'automne dernier.

GRANDE-RIVIÈRE.

La Grande-Rivière, se trouve dans le comté de Gaspé, et est située sur la baie des Chaleurs.

Dans le cours de l'exercice, le quai en voie de construction à l'entreprise, à la Pointe à Rolin a été terminé. Il a une longueur totale de 457 pieds, et la largeur au sommet, varie de 25 pieds 9 pouces, à 38 pieds à son extrémité du large qui se baigne dans 19 pieds d'eau à mer basse.

On a fait une cale et deux escaliers du côté nord du quai, pour accommoder ceux qui se servent du quai aux différentes phases de la marée.

GROSSE-ILE—STATION DE LA QUARANTAINE.

La Grosse-Ile est une île dans le Saint-Laurent, à 33 milles en aval de Québec et c'est l'endroit où les steamers et les vaisseaux en route pour Québec signalent les cas de maladies contagieuses qu'ils peuvent avoir à bord.

L'extrémité du large du quai étant avariée par la carie naturelle du bois, on a jugé nécessaire de la réparer afin de la mettre en état de servir aux vaisseaux ou steamers qui auraient à s'y amarrer. Conséquemment, de grandes réparations et de grands changements ont été commencés, en 1891-91 et terminés à l'expiration du dernier exercice.

ILE VERTE.

L'île Verte, sur la rivière sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Témiscouata, à 9 milles en aval de la Rivière-du-Loup.

Dans le cours du dernier exercice les travaux qui consistent à relier chaussée à la jetée isolée se sont continués ; une longueur de 80 pieds a été terminée et les autres 110 pieds ont été construits à environ 2 pieds de la hauteur voulue.

KNOWLTON'S LANDING.

Knowlton's Landing est situé sur la rive orientale du lac Memphremagog, dans le comté de Brome, province de Québec, et à environ 11 milles de la ville de Magog qui est au pied du lac.

Les travaux qu'on a exécutés au quai ont consisté dans la construction d'un prolongement de 51 pieds sur 75. Ce prolongement a été construit en pilotis d'épinette, recouverts de longuerines et d'un tablier de 13 pouces, au prix de $971.22. Il y a une profondeur de 9 pieds à l'eau basse à l'extrémité du quai actuel, ce qui permettra aux vapeurs d'y arrêter en tout temps.

LAC MÉGANTIC.

Le lac Mégantic est une belle nappe d'eau, longue de 14 milles et dont la largeur varie de 1 à 2 milles.

C'est la source de la rivière Chaudière qui se déverse dans le Saint-Laurent à environ 3 milles en amont de la Pointe-Lévis. C'est une partie de la ligne de division entre les comtés de Beauce et de Compton.

Dans le cours de l'exercice, la jetée du village du lac Mégantic, connue sous le nom d'Agnès a été réparée. Ces réparations se sont résumées à enlever le tablier en planche et à le remplacer par une chaussée permanente de pierre et de gravier. Les travaux toutefois n'ont pas été terminés.

LAC DES DEUX-MONTAGNES.

Ce lac est un élargissement de la rivière Ottawa, à 36 de Montréal.

Une tranchée large de 40 pieds et longue de 500 pieds a été pratiquée à travers une batture en aval de l'île de Jones à une profondeur de 10 pieds, par le dragueur *Nipissing*, les matières enlevées se composaient d'argile et de sable, il en a été enlevé 8,340 verges cubes.

LANORAIE.

Le village de Lanoraie est situé dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 36¼ milles en aval de Montréal, et à une distance de 6 milles du chemin de fer canadien du Pacifique.

En 1884, un débarcadère de 70 x 30 pieds à la base et de 54 x 27 pieds au sommet a été construit au village, et l'année suivante un abord long de 240 pieds, large de 25 pieds et à une profondeur d'eau moyenne de 12 pieds a été construit pour relier le quai à la rive.

Le côté supérieur de cet abord, sur une hauteur de 6 pieds à partir du sommet, a une inclinaison de 6 pouces par pied, et est doublé d'une planche de pruche de 4 pouces. La surface de l'abord a une pente 4 pieds par cent pieds.

En 1887, l'abord a été avarié par la glace qui l'a fait pencher vers l'est. Il n'est pas arrivé d'autre accident jusqu'au printemps de 1891.

Dans l'automne de 1870, la glace, lors de sa formation, ne s'est pas amoncelée le long du côté d'amont de l'abord, comme d'habitude, ce qui donnait ainsi une certaine protection.

La conséquence fut que le second refoulement de la glace au commencement d'avril en 1891, eut l'effet de déplacer l'abord sur les deux tiers de sa longueur, soit 160 pieds à partir du débarcadère. Le sommet de la courbe, qui est à environ 80 pieds du débarcadère, mesure 4 pieds. Outre ces avaries, deux rangées des parements, sur une longueur de 42 pieds de l'abord, du côté d'aval, près du débarcadère, ont été démolies par la glace ; cinq défenses du côté d'aval de l'abord ont aussi été enlevées.

Les réparations commencèrent le 5 novembre 1891 et se terminèrent le 28 du même mois ; ces réparations se sont résumées à entourer de pilotis le côté d'aval et le côté d'amont de l'abord, et à renouveler les parements.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal. C'est une des stations de la division de Champlain, du chemin de fer du Grand-Tronc. Un des vapeurs de la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario navigue entre Laprairie et Montréal et fait plusieurs voyages par jour pendant la durée de la navigation.

A l'aide du crédit accordé par le parlement, le mur de soutènement à l'extrémité d'aval du village a été prolongé d'une nouvelle distance de 131 pieds, au prix de $2,495.10.

POINTE-LÉVIS.

La Pointe-Lévis est une ville, dans le comté de Lévis, située sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis Québec.

Le dragueur n° 11 de l'Etat a travaillé ici pendant 15 jours près de l'entrée du bassin de radoub, pratiquant une tranchée large de 300 à travers une batture.

Les matières enlevées se composaient de tuf, de sable et de pierre et il en a été dragué 3,330 verges cubes, aux prix de $2,447.78.

LE BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Vers la fin de juin et au commencement de juillet 1891, les soupapes du caisson et des ponceaux ont été enlevées, nettoyées et remises en place en bon état. L'intérieur du caisson a été gratté et deux couches d'une solution de ciment ont été appliquées; l'extérieur du caisson et le pont-levis ont été peinturés et la maçonnerie du bassin a été jointoyée.

Le bassin du caisson et la décharge ont été nettoyés des dépôts d'alluvion, et pendant l'hiver la machine de la pompe auxiliaire, en mouvement journalier depuis cinq ans, a été réparée dans l'atelier du bassin, et tous les tuyaux à vapeur qui passent des chaudières aux diverses machines ont été enveloppés d'un feutre épais et d'amiante, le tout recouvert de grosse toile pour empêcher la condensation de la vapeur.

Dans le cours de l'exercice trois vaisseaux sont entrés dans le bassin, donnant à titre de recettes, y compris $45.53 pour la vente du vieux fer, $4,690.93.

QUAI DU BATEAU-PASSEUR DE LÉVIS

Le quai du bateau-passeur du côté occidental de l'entrée du bassin de radoub ayant besoin de réparations, le sommet a été renouvelé sur tout sa longueur, soit 200 pieds, sur une hauteur de 6 pieds, le tablier et ses longuerines ont été renouvelés et quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Le ponton a aussi subi des réparations considérables et le quai est maintenant en bon état.

Les grandes marées montent de 19 pieds, et les marées ordinaires de 14 pieds.

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis Montréal.

Le dragueur *St-Louis* a commencé à travailler ici vers la fin de l'exercice, mais on constata que le fond à draguer était trop dur pour sa machine, et après avoir enlevé 45 verges cubes de tuf il cessa de travailler.

MATANE.

Matane, sur la rive sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Rimouski à 240 milles en aval de Québec.

Dans le cours du dernier exercice la pile antérieurement construite à cet endroit, a été reliée à la rive par une construction composée de piles et de travées et longue de 160 pieds sur une largeur de 12 pieds. La pile même a été exhaussée et a subi des réparations générales.

MURRAY BAY.

Murray Baie, ou Malbaie, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 90 milles à l'est de Québec.

Vers la fin de l'exercice, on a fait l'acquisition des matériaux nécessaires aux réparations que nécessite le quai à cet endroit, mais les travaux n'étaient pas encore réellement commencés le 30 juin 1892.

NICOLET.

La rivière de Nicolet se déverse dans le Saint-Laurent du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Dans le but de protéger les goélettes qui chargent du bois dans ce port, contre tempêtes sur le lac Saint-Pierre, on a commencé, en 1891, une jetée qu'on a prolongée d'année en année.

En 1891, les travaux furent repris le 29 septembre, l'eau ayant été trop haute pour pouvoir commencer avant.

Les ouvrages en pilotis furent suspendus le 14 octobre et le remplage en pierre vers la fin de novembre. Dans le cours de cette période 200 pieds d'ouvrages en pilotis furent faits, donnant à la jetée une longuer de 3,762 pieds. Sa largeur est de 13 pieds 2 pouces et elle est à 4 pieds au-dessus de l'eau basse; sa hauteur moyenne est de 5 pieds 6 pouces.

Du 24 septembre au 28 octobre 1891, du dragage a été fait dans le chenal le long de la jetée, la quantité de sable enlevée s'élevant à 11,502 verges cubes.

Au commencement de décembre 1891, la jetée a subi des avaries, environ 200 pieds de son extrémité du large ayant été emportés. Le reste a été réparé au printemps, au prix de $1,815.77.

QUÉBEC—QUAI DE LA REINE.

Les travaux exécutés à ce quai se sont résumés à renouveler une partie du tablier, à réparer la cale et l'échelle de l'extrémité occidentale; le tout au prix de $110.93.

Le dragueur *St-Louis* à travaillé du 8 au 27 mai 1892, nettoyant le bassin autour des quais; il a été dragué 890 verges cubes de matières se composant d'argile, de tuf et de gravier.

RIMOUSKI.

Rimouski se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, à 180 milles en aval de Québec.

Dans le cours du dernier exercice, une longueur de 976 pieds du quai oriental a été entouré d'un doublage de 9 pouces, au prix de $,4,413,48.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 9 milles à l'ouest de Mattane.

Des réparations générales ont été faits au quai de cet endroit, au prix de $953,03.

RIVIÈRE MATTAWIN.

Saint-Michel des Saints est une paroisse, dans le comté de Berthier, en haut, à 53 milles au nord de l'embranchement de Joliette du chemin de fer canadien du Pacifique; elle est située sur la rivière Mattawin, un des tributaires de Saint-Maurice.

Le 7 décembre 1871 on a commencé à enlever les cailloux qui obstruaient la rivière et les travaux furent suspendus le 16 après en avoir enlevé 78 mesurant 121 verges cubes, au prix de $291.59.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

La rivière L'Assomption se déverse dans le Saint-Laurent à Repentigny.

La chute Monte-à Peine, qui est à 25 milles en amont de la ville de Joliette, dans le comté de Joliette, était l'endroit le plus difficile de la rivière pour les marchands de bois. Chaque année des milliers de billots s'arrêtaient sur les roches où ils restaient jusqu'aux crues du printemps suivant. En 1889 un barrage latéral fut construit, et il eut l'effet de maintenir les billots dans le chenal principal; depuis sa construction on a éprouvé très peu de difficulté à la satisfaction des intéressées.

Dans le cours de l'exercice de nouvelles améliorations ont été exécutées; les ouvrages de protection commencés l'année dernière sur la rivière ont été prolongées plus loin en amont, et des pointes de roches et de cailloux qui obstruaient le chenal ont enlevés au prix de $649.99.

RIVIÈRE DU LIÈVRE—ÉCLUSE ET BARRAGE.

La rivière du Lièvre se déverse dans l'Ottawa à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa. Son cours général est une direction septentrionale et sa largeur sur une distance de 25 milles en amont de l'embouchure varie de 300 à 600 pieds. L'écluse et le barrage commencés en 1887 aux Petits-Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham, ont été terminés en avril dernier, le premier bateau est entré dans l'écluse le 19 avril.

L'écluse a une longueur de 150 pieds entre les portes et la largeur de 31 pieds, le sas ayant une profondeur de 13 pieds 9 pouces à l'eau basse. L'écluse est construite en pierre.

Le barrage a une longueur de 310 pieds entre la culée occidentale et le mur de soutènement. Une glissoire large de 18 pieds a été construite dans le barrage pour faciliter le passage des billots et trois piliers d'amarrage ont été construits pour amarrer les estacades.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière traverse le comté de Beauharnois et se jette dans le lac Saint-Louis, à Beauharnois. Elle est raccordée au lac Saint-François, à la tête du canal de Beauharnois, au moyen d'un coursier d'alimentation, dont la largeur est d'environ 20 pieds et la profondeur moyenne de 3½ pieds.

Au mois de mai dernier, on a commencé à construire un pont sur la rivière à Saint-Clément, à 3 milles en amont de la ville de Beauharnois ; les travaux seront bientôt terminés.

Ce pont se compose de deux culées et d'une travée de 70. Il est construit en bois.

La municipalité de Saint-Clément a contribué $400 pour la construction du pont.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE

Cette rivière coule vers le sud et se jette dans le Saint-Laurent à Trois-Rivières.

La rivière, à son embouchure, est divisée en trois chenaux par deux îles, l'île Bellerive et l'île aux Cochons.

Dans le but de permettre aux barges de venir charger au pont du grand chemin, le chenal occidental du Saint-Maurice a été dragué à 9 pieds à mer basse, pendant le dernier exercice.

Le 26 octobre 1891, un dragueur a commencé à creuser un chenal à travers une batture à l'embouchure de la rivière. Les opérations furent suspendues le 12 novembre 1891, et dans le cours de cette période 7,605 verges cubes de sable ont été enlevées et déposées sur la rive sud du Saint-Laurent, en aval de Sainte-Angèle ou Doucet's Landing.

Le chenal dragué dans le cours des années précédentes s'est considérablement rempli.

A partir de l'embouchure jusqu'aux Grandes-Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable, à cause des nombreuses chûtes et rapides qui se suivent presque sans interruption, mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 75 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui ne jaugent pas plus de 2 pieds.

Il y a maintenant quatre vapeurs qui naviguent sur cette partie de la rivière et tous tirent de 3 à 4 pieds d'eau, ce qui est beaucoup trop pour certaines parties de la route.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation sont le rapide de Mamigance et les battures à la Mikinac, et à la Pointe à Thom.

Deux équipes d'hommes ont travaillé sur la batture vis-à-vis la rivière Mekinac, l'outillage se composant de 2 chalans munis de dragues à cuillères, mis en mouvement par des treuils, tandis qu'une autre équipe a travaillé au rapide Manigance.

Vu l'époque avancée de la saison, on n'a pu que faire sauter le roc. Ces travaux ont commencé le 16 octobre 1871 et ont cessé le 18 novembre.

RIVIÈRE VERMILLON, CHUTE AUX IROQUOIS.

La chute aux Iroquois se trouve sur la rivière Vermillon, à 4 milles de son embouchure.

Le Vermillon est un des principaux tributaires du Saint-Maurice, dans lequel il se jette à 93 milles au nord des Trois-Rivières.

En 1874, le chenal principal à la tête de la chute aux Iroquois a été fermé par un barrage pour amener le cours de la rivière dans le chenal sud, et pour faciliter la descente du bois.

Le barrage ayant été emporté à deux endroits, il ne coulait pas assez d'eau dans le chenal est pour permettre au bois d'y passer.

Les réparations commencées en avril 1891 se sont continuées le 1er février 1892 et les travaux se terminèrent le 29 mars de la même année. Ces travaux se sont résumé à rendre le barrage étanche au moyen de fascines, de pierre et de bois, au prix de $877.03.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière traverse le comté d'Yamaska, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 7 milles en aval de Sorel.

En 1880, il a été construit une écluse et un barrage à l'île à Cardin, 1¾ mille en aval du village de Saint-Michel d'Yamaska, et à environ 4½ de l'embouchure de la rivière.

Grâce à l'exécution de ces travaux et au dragage fait subséquemment sur les battures en aval de l'écluse, la rivière est devenue navigable, pour les vaisseaux d'un faible tirant, jusqu'à la Belle Pointe ou Saint-Aimé, soit une distance de 20 milles.

Dans le cours de l'hiver on s'est procuré de la pierre qu'on a posée sur la façade du barrage du côté d'amont.

Au cours d'avril 1892, lorsque le pont d'Yamaska a été emporté, il a entraîné après lui les portes de l'écluse, et a aussi démoli la partie inférieure d'un brise-glace à la tête de l'écluse; ces avaries ont été depuis réparées.

Le dragueur *Queen* a continué les travaux commencés l'année dernière, pratiquant un chenal en amont de l'écluse de 20 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur à eau basse sur une longueur de 625 pieds.

SOREL—BRISE-GLACE.

La rivière Richelieu prend sa source dans le lac Champlain et se déverse dans le Saint-Laurent à Sorel.

Dans le but de protéger les propriétés à l'embouchure de la rivière ainsi que les bateaux qui hivernent à cet endroit, contre la débâcle du printemps, un autre brise-glace a été construit à l'embouchure de la rivière, à l'extrémité septentrionale de la rive ouest du Richelieu. Le brise-glace mesure 30 x 24 pieds sur une hauteur de 23 pieds, avec une façade inclinée semblable à celles précédemment construites; le tout au prix de $1,832.79.

CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Dans le cours du dernier exercice, on a continué à creuser le chenal au cap à la Roche, de sa présente profondeur, soit 24 à une profondeur de 27½ pieds à marée basse.

Le dragueur n° 11 a travaillé 140 jours tout près de l'extrémité d'amont du chenal du cap à la Roche, terminant une longueur de 1270 pieds sur toute la largeur du chenal.

Le dragueur n° 13 a travaillé en tout 139 jours à la tête de la courbe du cap à la Roche, terminant une longueur totale de 3,150 pieds, sur une largeur moyenne de 170 pieds et à la pleine profondeur de 27½ pieds à marée basse.

Le bateau chèvre n° 1 a été occupé à aider les deux dragueurs qui précèdent tout le temps que ceux-ci ont travaillé. Les matières draguées au cap à la Roche se composaient de galet et la quantité a été de 140,865 verges cubes, au prix de $46,583.02, soit 33·1 cents la verge.

Les travaux aux Grondines ou Lotbinière n'ont pas été repris, vu qu'il n'y avait pas de crédit, bien que les obstacles qu'offrent ces endroits soient maintenant plus gênants à la navigation que ce qui reste à faire au cap à la Roche.

Pour terminer le chenal du cap à la Roche, il reste à draguer deux morceaux, un à peu près au milieu du chenal, long de 925 pieds et l'autre à l'extrémité d'amont long de 1,350 pieds. On a tout lieu d'espérer que ces travaux seront terminés vers la fin de l'exercice expirant le 30 juin 1873.

On trouvera ailleurs des tableaux qui donnent d'autres détails sur les travaux exécutés.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

La rivière Sainte-Anne prend sa source dans le comté de Québec. Elle traverse les comtés de Portneuf et de Champlain et elle se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive nord, à Sainte-Anne de la Pérade, à 54 milles en amont de Québec et à 23 milles en aval des Trois-Rivières. Cette rivière est en général très plate.

Le 22 juin 1891, on a mis un dragueur à creuser le chenal à l'embouchure de la rivière et les opérations furent suspendues le 6 juillet 1871; pendant cette période 7,670 verges cubes de sable ont été enlevées.

Le chenal dragué dans le cours des années précédentes, s'est considérablement rempli.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 milles à l'est de Rimouski.

Au mois de novembre 1890, un contrat a été passé pour la construction d'une pile isolée en charpente à encaissement, longue de 100 pieds et large de 46 pieds au sommet.

Le 30 juin 1892, les travaux étaient pratiquemment terminés, une estimation s'élevant à $9,225.20 sur un contrat de $9,294.00 ayant été faite en faveur de l'entrepreneur.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay, se trouve dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

Une charpente à encaissement, longue de 60 pieds, large de 30 et haut de 20, et dont l'extrémité du large baigne dans 7½ pieds d'eau, a été construite à 250 pieds du présent quai.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, à 15 milles à l'est de Québec.

Le 24 avril 1891, pendant une grosse tempête la cale a été emportée et la charpente supportant le pont a été brisée.

La charpente en bois a été remplacée par une charpente en fer de 4 pouces carrés, et convenablement posée dans des chassis en fer ; une plate-forme en pièces de bois a été posée dans le bassin pour appuyer la cale et le pont à marée basse ; ces réparations ont coûté $186.60. Les grandes marées montent de 19 pieds et les petites marées de 13 pieds.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Bellechasse, à 16 milles en aval de Québec.

Les travaux exécutés à cet endroit pendant l'exercice de 1891-92, se sont résumés à démolir et à reconstruire 144 pieds de l'ancien quai à partir à l'extrémité des réparations faites l'année dernière en se dirigeant vers la rive. La hauteur moyenne de la nouvelle construction est de 7 pieds sur une largeur de 30 pieds.

SAINT-ZOTIQUE.

La jetée de cet endroit est située sur la rive nord du lac Saint-François, dans le comté de Soulanges, à environ 2½ milles en amont du Coteau Landing. Elle se compose d'une pile ou quai proprement dit long de 132 pieds 4 pouces et large de 24, et d'un abord comprenant 34 piles qui varient en largeur de 8 à 12 pieds à des intervalles de 20 pieds. Sa longueur totale est de 1,103 pieds; l'abord à une largeur de 12 pieds. Le tablier du quai a subi des réparations nécessaires au prix de $90.20.

TADOUSAC, OU ANSE À L'EAU.

Tadousac ou l'Anse à l'Eau se trouve à l'embouchure du Saguenay, sur la rive sud.

L'ancien quai a été renouvelé sur une largeur de 28 pieds, et une profondeur de 31 pieds et la charpente a encaissement construite l'année précédente a été prolongée de manière à se raccorder avec l'ancien quai. Un doublage d'épinette rouge de 6 pouces d'épaisseur a été posé sur une longueur de 60 pieds, et l'ancien débarcadère incliné a été complètement renouvelé.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent à 148 milles en aval de Québec. On a enfoncé des caissons pour fermer les ouvertures du large du quai afin de ménager un abri aux vaisseaux, car la marée qui passait par ces ouvertures rendait le mouillage difficile et dangereux.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Amherstburg est port d'inscription dans le comté d'Essex, situé sur la rivière du Détroit, à 5 milles en amont du lac Erié.

L'*Ontario*, dragueur de l'Etat, a creusé le chenal en face des quais, vers la fin de l'exercice; 1,410 verges cubes d'argile et de gravier ont été enlevées.

BEAVERTON.

Beaverton est situé sur la côte est du lac Simcoe, dans la circonscription électoral du comté d'Ontario.

Le 10 mai dernier, autorisation a été donnée d'employer $1,000 à mettre des fascines et de la pierre pour protéger les caissons contre l'affouillement causé par l'eau. Les travaux commencèrent immédiatement, et tout le crédit était employé le 30 juin 1892.

Une quantité considérable de pierre et fascines a été placée le long de chaque caisson, et, dans le but d'empêcher autant que possible le courant du lac qui se dirige vers le sud-ouest, d'affouiller les caissons, une grande quantité de pierre et de fascines a été placée du côté nord de l'embouchure de la rivière, formant ainsi un brise-lames. On a employé au delà de 200 toises de pierre, et la main-d'œuvre a coûté $493.40.

BELLEVILLE.

Belleville est situé à l'embouchure de la rivière Moira qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

L'*Ontario*, dragueur de l'Etat, a travaillé ici pendant environ deux semaines au mois de septembre 1861, enlevant des dépôts de sable et d'argile vis-à-vis les quais.

Le dragueur *Queen* a aussi commencé à travailler ici le 23 mai, enlevant des piles en ruine et creusant le chenal vis-à-vis les quais, il continua à y travailler jusqu'à l'expiration de l'exercice.

Il a été enlevé 7,676 verges cubes d'argile, de gravier et de pierre.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal traverse la grève de Burlington et relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington qui forme le port de Hamilton.

Le 26 juin 1891 ordre fut donné de poser un garde-corps le long de la façade de la jetée et de se procurer et de mettre en place deux bouées de sauvetage. Ce travail a été exécuté au prix de $183.

Au commencement de novembre dernier, le niveau du lac était si bas qu'il devint impossible de faire flotter le chalan qui sert de passeur à cet endroit. Des pontons temporaires furent construits au prix de $127, et servirent aux fins auxquelles ils étaient destinés jusqu'à ce que l'eau haussa; et le sommet d'anciennes piles étant démoli, à l'extrémité du large de l'éperon, le chalan a pu reprendre son service.

CHENAL DE CLAPPERTON.

Le chenal Clapperton est le passage principal entre les îles Clapperton et Croker, dans la baie Georgienne, par lequel passent les vaisseaux venant des ports de la baie Georgienne et se dirigeant vers le Sault-Saint-Mairie et le lac Supérieur.

Ce chenal est obstrué par des pointes dangereuses de roches appelées " roches de Robertson ", et dans le but de les enlever et de donner ainsi un chenal navigable sûr, à une profondeur de 18 pieds à l'eau basse, le département a commencé l'enlèvement de ces pointes de roches.

Les chalans et l'outillage une fois réparés et en bon état, les travaux commencèrent le 1er juin et se continuaient à l'expiration de l'exercice. Au 30 juin les dépenses totales s'élevaient à $2,370.95.

COBOURG.

Cobourg est un port d'inscription sur le lac Ontario, et c'est le chef-lieu du comté de Northumberland. Il est à 69 milles par chemin de fer à l'est de Toronto.

Le dragueur *Ontario* a travaillé pendant quelques jours sur une barre, entre les jetées, enlevant 3,240 verges cubes de sable et d'argile.

COLLINGWOOD.

Collingwood est une petite ville dans le comté de Simcoe, située sur la rive sud de la baie Georgienne et à 94 milles par chemin de fer de Toronto.

Des hauts fonds d'une étendue considérable obstruaient le chenal tant en deça qu'au delà du brise-lames, pour les vaisseaux gaugeant plus de 10½ pieds. Le *Challenge*, dragueur de l'Etat, a pratiqué, à travers les battures, des chenaux larges de 75 pieds sur une profondeur de 14 pieds.

Il a été enlevé 5,970 verges cubes de tuf, de pierre et d'argile. Ces travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

COLLIN'S BAY.

Collin's Bay est un village dans le comté de Frontenac, situé sur la baie de Quinté.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé pendant 11 jours et a creusé un chenal à travers une barre de voie, enlevant 3,300 verges cubes.

BAIE DES FRANÇAIS.

La baie des Français ou port de Pickering, se trouve sur le lac Ontario, à 21 milles à l'ouest de Toronto.

Le 4 juin autorisation fut donnée d'employer la somme de $1,200 à draguer dans le port. Les opérations commencèrent activement le 11 courant, et les travaux furent terminés le 29 du même mois, le dragueur ayant travaillé 153 heures pendant lesquelles il a enlevé 12,425 verges de matière.

GANANOQUE.

Gananoque est un port d'inscription sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Leeds, à 18 milles à l'est de Kingston.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé vers la fin de la navigation en 1891 et a enlevé des battures vis-à-vis le quai.

La quantité de sable et de cailloux enlevée a été de 4,860 verges cubes.

Les travaux furent repris au printemps sur une barre à l'entrée du port et 6,460 verges cubes de sable et de bran de scie furent enlevées.

GODERICH.

Goderich est situé dans le comté de Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles au nord de Sarnia.

Le 9 octobre dernier, autorisation a été donnée d'employer la somme de $1000 à réparer l'extrémité du large de la jetée septentrionale ; les travaux exécutés à la journée, commencèrent immédiatement, et le tout a été terminé en mars dernier, le crédit étant tout épuisé.

Par suite d'une accumulation de sable et de morceau de bois à l'entrée du port jointe aux eaux basses du lac, le port de Goderich se trouva à n'avoir que 8 pieds à l'eau basse.

Le dragueur-élévateur n° 9 et son outillage furent transférés du chenal entre Montréal et Québec à la flotte de dragueurs d'Ontario, et il arriva à Goderich le 21 juin 1892. Il commença à enlever la batture à l'entrée du port, creusant à une profondeur de 18 pieds, et, à l'expiration de l'exercice ces travaux étaient en voie d'exécution.

PORT DE HAMILTON.

A la dernière session du parlement la somme de $6,000 a été accordée pour du dragage dans le port ; il s'agit d'enlever la batture à l'extrémité occidentale du port vis-à-vis les quais. Au mois de mai dernier un contrat a été adjugé à M. F. B. McNamee, de Montréal, pour l'exécution de ces travaux.

Le *Nish*, dragueur de l'entrepreneur, a commencé à travailler activement le 16 mai, et au 30 juin dernier il avait enlevé 23,709 verges cubes, au prix de $2,370.

KINCARDINE.

Kincardine se trouve à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich.

Vu le niveau extraordinairement bas des lacs, ce port a été presque inutile pendant la plus grande partie de l'année dernière. Pendant les mois d'été les vaisseaux ne pouvaient atteindre le débarcadère ordinaire, et il leur fallait décharger à l'extrémité du large de la jetée septentrionale. Comme il n'y avait pas sur cette jetée, à l'extrémité occidentale, de poteaux convenables auxquels les vaisseaux pussent s'amarrer, le conseil de ville a prié le gouvernement d'en poser des neufs, et le 19 août dernier, on en commanda trois qui furent mis en place et assujettis ; le tout a coûté $21.62.

Le département ayant engagé un dragueur, ce dernier commença à travailler le 24 mai, et le 30 juin il avait creusé deux tranchées s'étendant du chenal de 14 pieds

dans le lac par le chenal entre les jetées jusque dans le port intérieur et le traversant jusqu'aux salines et aux cours à bois, apportant ainsi les secours nécessaires.

Le dragueur a travaillé 328¼ heures, et a enlevé 14,159 verges cubes (mesure de chalan) de matières, le tout coûtant 2,626 pour le dragage et $99 pour l'inspection. Total, $2,722.08.

KINGSTON.

Kingston se trouve au pied du lac Ontario, à 172 milles de Montréal.

Les travaux qui, depuis plusieurs étés, se poursuivent à la batture de la Pointe-Frédéric se sont continués dans le cours du dernier exercice.

En 1891, les travaux furent suspendus le 7 novembre et furent repris le 28 mai 1892, le nombre total de verges de pierre enlevées s'élevant à 2,751.

L'outillage a été complètement réparé, le bateau-chèvre ponté à neuf et renforcé d'autre manière.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé environ trois semaines et a creusé les abords des quais, enlevant 4,330 verges cubes d'argile.

KINGSTON—BASSIN DE RADOUB.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, le dock, l'outillage de la pompe, le caisson, la maison de la machine et la cheminée, qui étaient sous contrat, ont été terminés.

Une grue roulante pouvant soulever trois tonnes a été érigée dans la maison de la machine. Le département a construit et mis en place, à la journée, 32 poulies avec les chaînes nécessaires pour les tirer.

Le premier vaisseau qui soit entré dans le bassin a été le vapeur *St. Lawrence*, de la Compagnie de vapeurs des Mille-Iles. Ce vaisseau est entré dans le bassin le 28 novembre 1891, et il y est resté jusqu'au 9 avril 1892.

Depuis l'ouverture du bassin jusqu'à la clôture de l'exercice, 21 vaisseaux de diverses sortes sont entrés dans le bassin, les recettes en provenant s'élevant à $2,105.70

Le bassin est en parfait état, les machines et tout ce qui s'y rapporte étant tout ce qu'il y a de mieux.

KINGSVILLE.

Kingsville se trouve dans la circonscription électorale d'Essex-sud, sur le lac Erié; c'est aussi une station du chemin de fer de Détroit, Essex et lac Erié; cette localité est à environ 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit.

A la dernière session du parlement, la somme de $1,500 a été accordée pour des réparations à cet endroit, et le 9 octobre dernier permission a été donnée de dépenser $1,250 à même la somme votée afin de faire les réparations les plus urgentes à la jetée est. Les travaux commencèrent immédiatement et la somme autorisée, soit $1,250, était toute dépensée en matériaux et en main-d'œuvre vers la fin de décembre dernier; on a employé 35,727 pieds de pin, mesure de planche, 2,200 pieds de chêne, mesure de planche, 320 pieds d'orme, mesure de planche, et 11,188 livres de fer; la main-d'œuvre a coûté $445.12.

PETIT-COURANT.

Le Petit-Courant est le passage entre l'île de la Cloche et le Grand Manitoulin; par eau, il à 140 milles de Collingwood. Ce passage ou chenal est fréquenté par des vaisseaux qui prennent le chenal nord en se rendant au Sault Sainte-Marie des ports de la baie Gorgienne.

Après l'arrivée de l'outillage de Parry-Sound, les travaux dans le chenal recommencèrent le 19 octobre et se continuèrent jusqu'au 7 novembre, alors que les chalans, etc., furent mis à terre et l'outillage en hivernement.

La quantité de roc enlevée entre les dits susdits de 420 verges cubes, au prix de $259,92.

Au printemps l'outillage fut réparé du tout au tout pour les travaux de l'été.

MEAFORD.

Meaford est une ville dans le comté de Grey, sur la rive sud de la baie Georgienne, à 115 milles du nord de Toronto.

Le dragueur *Challenge* a travaillé ici, à compter du commencement de l'exercice jusqu'au 21 avril, faisant au chenal large de 50 pieds et long de 675 pieds entre les jetées à une profondeur de 15 pieds.

Il a été enlevée 12,750 verges de tuf, de gravier et d'argile.

RIVIÈRE DE LA NATION.

Le parlement a voté à la session de 1891 la somme de $4,000 dans le but d'aider aux comtés unis de Stormont et de Dundas dans les frais considérables qu'ils font pour draguer la rivière de la Nation.

Il s'est agi de l'enlèvement du barrage de Chesterville et du creusage de la rivière à certains endroits, de manière qu'on a obtenu un chenal large de 50 pieds avec une profondeur de 2½ pieds; d'excellentes terres des deux côtés de la rivière ne seront plus submergées à l'époque des crues du printemps.

Les travaux ont coûté $61,003.24, le gouvernement d'Ontario a contribué $7,000 et le gouvernement fédéral $12,500, y compris les $4,000 accordées à la session de 1891.

OAKVILLE.

Oakville est situé sur le lac Ontario, dans le comté d'Halton, à 22 milles à l'ouest de Toronto et à 18 milles d'Hamilton.

Comme il restait un reliquat de $546.99 à l'avoir d'Oakville, des instructions ont été données, le 17 mai dernier, d'employer cette somme à faire du dragage; cette somme a été portée à $1,000, la différence entre le reliquat et cette dernière somme étant prise à même le crédit applicable au "dragage dans Ontario."

Un dragueur fut engagé et les opérations commencèrent activement le 2 juin, et le crédit était complètement épuisé le 17. L'entrepreneur a travaillé 120 heures, enlevant 5,190 verges cubes de matières.

Les autorités municipales ont payé l'inspection et ont aussi gardé le dragueur à travailler pendant quelques jours à leurs propres frais.

Les vaisseaux peuvent maintenant arrêter à cet endroit.

RIVIÈRE OTTAWA.

Dans le cours de l'exercice, le *Nipissing*, dragueur de l'Etat, a fait un chenal large de 50 pieds sur une longueur d'environ 4,000 pieds et à une profondeur de 10 pieds, à travers la batture connue sous le n° 5, à environ 9 milles en aval d'Ottawa.

Il a été enlevé 25,110 verges cubes d'argile, de sable et de bran de scie.

Le dragueur *Queen* a aussi travaillé plusieurs mois sur la même batture, pratiquant une tranchée large de 25 pieds sur une longueur de 5,000 pieds à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

Il a été enlevé 23,402 verges cubes de sable et de bran de scie.

Le dragueur *St-Louis* a aussi travaillé sur la batture n° 5 pendant environ deux mois, enlevant 6,150 verges cubes de sable.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est un port d'inscription et chef-lieu du comté de Grey. Il est situé sur un bras abrité de la baie Georgienne, à 122 milles de Toronto.

A l'ouverture de la navigation en 1892, vu le niveau très bas de l'eau dans le port ce qui rendait peu sûr la sortie du port aux gros vaisseaux, on a engagé le plus gros dragueur de MM. Porter, Reid et Canon pour enlever quatre battures et d'autres obstacles près du quai à une profondeur de 14½ pieds à l'eau basse.

Du 23 avril au 31 mai, il a été enlevé 18,422 verges cubes d'argile tendre, de sable et de gravier, au prix de $2,734.94, soit 15·9 cents par verge.

DÉTROITS DE PARRY SOUND.

Ces détroits sont respectivement situés l'un à 7 milles et l'autre 2 milles au sud de Parry-Sound; ils forment une partie du chenal appelé chenal nord ou intérieur de la baie Georgienne, et que prennent ordinairement pendant les tempêtes et l'automne, les vapeurs qui voyagent entre Midland, Penetanguishene et Parry Sound.

A l'eau basse les deux chenaux sont impraticables aux bateaux qui tirent plus de cinq pieds et il arrive souvent, lorsqu'ils ont un gros chargement, de suivre le chenal extérieur, sans tenir compte du temps.

Pour obvier à la nécessité de prendre le chenal extérieur, le département dans le cours du dernier exercice a commencé les travaux d'améliorations nécessaires pour obtenir une profondeur de 8 pieds à l'eau la plus basse dans le lac Huron.

Les travaux commencèrent le 1er juin 1891 et ils se continuaient au commencement de l'exercice.

Les travaux au détroit de deux milles étaient extrêmement difficiles. La batture se compose d'un granit conglomeré de l'espèce la plus dure, et vu le fait que le gouvernement d'Ontario avait déjà fait miner à cet endroit la surface du roc était brisée et par trous, ce qui rendait le forage très difficile. Après avoir travaillé un certain temps on constata que très peu de progrès pouvait se faire au moyen de foret à bras, on se procura en conséquence des forets à vapeur qui, mis en opération le 30 juin, facilitèrent et avancèrent considérablement les travaux. Le chenal à cet endroit a maintenant 68 pieds de largeur sur une profondeur moyenne de 8 pieds.

Le 15 août, l'outillage fut amené au détroit de sept milles. Les opérations commencèrent à cet endroit et s'y continuèrent jusqu'au 13 octobre, date à laquelle les travaux furent terminés.

Les travaux à cet endroit étaient semblables à ceux du détroit de deux milles avec un peu plus de gravier, de sable mouvant et de tuf; le fond était très irrégulier et il était presqu'impossible de forer vu que les trous se remplissaient constamment de sable et de gravier. La quantité totale de roc enlevée à cet endroit a été de 1,236 verges cubes. Le chenal a maintenant une largeur de 50 pieds et une profondeur moyenne de 7 pieds 9 pouces à 8 pieds.

La quantité totale de roc solide enlevé alors dans les deux détroits a été de 2,262 verges cubes, à raison de $3.25 la verge cube, et les dépenses totales dans le cours de l'exercice se sont éleveés à $5,748.59.

PICTON.

Picton est un port d'inscription et chef-lieu du comté de Prince-Edouard, situé sur la baie de Quinté.

A l'expiration de l'exercice le dragueur *Nipissing* était à draguer autour du quai, ayant enlevé, au 30 juin, 1,080 verges cubes d'argile.

PORT-CRÉDIT.

Port-Crédit se trouve sur la rive nord-ouest du lac Ontario, à 14 milles à l'ouest de Toronto, à l'embouchure de la rivière Crédit, dans la circonscription électorale de Peel.

Le 8 juin autorisation a été donnée d'employer la somme de $1,500 à faire du dragage dans ce port, et on fit un arrangement avec MM. Manning et Macdonald pour exécuter les travaux nécessaires.

Les opérations commencèrent activement le 16 juin, et, au 30 juin les entrepreneurs avaient travaillé 131 heures et enlevé 4,535 verges de matières.

Les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin se trouve dans la division électorale de la partie sud du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à environ 24 milles au nord de Kincardine.

A la dernière session du parlement la somme de $1,000 a été votée pour terminer le doublage de l'éperon ; le 24 novembre dernier on a donné instruction d'exécuter les travaux à la journée.

La construction a été terminée en mars dernier ; elle empêche avec efficacité le sable qui se détache de la rive de s'amasser dans le port. Tout le crédit, soit $1,000, a été employé.

PORT-HOPE.

Port-Hope est un port d'inscription sur le lac Ontario, dans le comté de Durham. à 63 milles à l'est de Toronto.

A l'aide du crédit accordé à cette fin, des réparations générales ont été faites à la superstructure des travaux du port.

Le dragueur *Ontario* a travaillé ici et a creusé certaines battures dans le port à partir du 20 septembre au 30 novembre 1891.

Il a été enlevé 16,090 verges cubes de sable d'argile et de gravier.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est à environ 85 milles de l'entrée du canal Welland et à 8 milles au sud de la cité de Saint-Thomas. Il se trouve dans la circonscription électorale d'Elgin et c'est le terminus du chemin de fer du Grand Tronc venant de London.

A la dernière session le parlement a accordé la somme de $5,000 pour réparer les quais de Port-Stanley ; autorisation a été donnée le 9 novembre dernier de faire l'emploi de cette somme.

Un minutieux examen a été fait dans le but d'arrêter les meilleurs moyens à prendre pour exécuter les travaux, et on constata que la somme accordée suffirait à peine pour faire les réparations les plus urgentes ; on n'a pu préciser ou indiquer sur un plan les travaux à faire. En conséquence le seul mode satisfaisant de faire les réparations a été à la journée et le 11 novembre des instructions furent données de commencer l'ouvrage immédiatement.

Les travaux se continuèrent tout l'hiver et le crédit était épuisé le 30 mai dernier. La jetée occidentale à son extrémité septentrionale a été complètement reconstruite sur une longueur de six cents pieds à partir de la ligne des eaux basses et planchéiée à neuf; donnant toutes les facilités aux vaisseaux de charger et de décharger aux entrepôts. La jetée de l'est, à l'extrémité de terre, a aussi été reconstruite sur une longueur de 84 pieds à partir de la ligne des eaux basses et planchéiée à neuf. Les jetées de l'ouest et de l'est ont été planchéiée à neuf en totalité ; on a posé des longuerines neuves là où c'était nécessaire et exécuté des ouvrages de protection en clayonnage.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur.

Il s'expédie de cette rivière de grandes quantités de blé vers l'est, et pour accommoder le commerce il s'est fait une grande somme de dragage sur la barre située dans la baie et dans la rivière même.

Aux élévateurs, la rivière est étroite et les vaisseaux ne pouvaient pas tourner sans éprouver beaucoup de difficulté, pour y remédier un contrat a été passé au mois d'août 1892 pour le creusage d'un bassin à McKellar's Creek et pour du dragage à d'autres endroits où c'était nécessaire ; à l'expiration de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution.

RIVIÈRE THAMES.

Cette rivière se jette dans le lac Sainte-Claire et elle est navigable jusqu'à la ville de Chatham, comté de Kent.

Le 21 avril dernier on a autorisé l'emploi de la somme de $1,200 pour draguer un chenal à travers la baie, à l'embouchure de la rivière, jusque dans le lac, et une convention a été faite avec la Compagnie de dragage de Chatham pour l'exécution de ces travaux, à raison de 18 centins la verge cube, mesurée dans le chalan. Les opérations commencèrent le 14 mai et se continuèrent jusqu'au 18 juin, date à laquelle les entrepreneurs avaient enlevé 5,550 verges cubes pour lesquelles ils ont touché $999. Le traitement et les dépenses du surveillant ont été de $132. Le total de la somme employée s'est élevé à $1,121.

Les vaisseaux peuvent maintenant entrer et sortir de la rivière sans difficulté.

Il sera nécessaire de draguer à cet endroit de temps à autre, jusqu'à ce qu'on ait adopté la ligne plus directe et plus courte qui conduit en eau profonde, et qu'on ait protégé le chenal.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur la rive nord du lac Erié, à environ 140 milles à l'ouest de Port-Colborne, entrée du canal Welland dans le lac Erié; c'est un port de refuge.

A la dernière session le parlement a voté $3,500 pour réparer les quais, et le 9 octobre on a donné instruction d'employer cette somme à reconstruire l'ancienne superstructure dégradée de la jetée de l'est, sur une longueur 135 pieds de l'extrémité du large, et à faire aussi les légères réparations à la jetée de l'ouest, jugées nécessaires.

Les travaux commencèrent aussitôt que possible et progressèrent favorablement jusqu'au mois de janvier; le temps devint alors trop rigoureux pour les travaux. Au mois de mars, les travaux furent recommencés et terminés, $3,404.21 ayant été employées au 30 juin 1892.

Le port de Rondeau est présentement inutile aux gros vaisseaux soit pour le commerce ou comme lieu de refuge, vu que l'embouchure est fermée par une barre et que le bassin en dedans de la barre est très plat et très petit. Les quais de ce port sont maintenant en parfait état.

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia; c'est le terminus de l'embranchement de Wellington, Grey et Bruce du Grand-Tronc.

Ce port est formé par un brise-lames qui s'étend de la rive dans la direction de l'île Chantry, soit une distance de 2,000 pieds et par un débarcadère à environ 600 pieds au sud du brise-lames, s'étendant à 960 pieds dans la rade. La rade est formée par une brise-lames, qui s'étend de l'île Chantry dans la direction de la terre ferme. Du côté sud de ces brise-lames la navigation y trouve un abris.

A la dernière session, le parlement a accordé $5,000 pour terminer le prolongement du débarcadère, soit une longueur de 200 pieds, commencé par MM. Nicholson et Bates en 1889, travaux qui leur ont été enlevés en avril 1891. Un contrat a été adjugé à M. George E. Smith, de Southampton, le 9 avril dernier pour l'achèvement de ces travaux qu'il termina le 21 juin 1892. Le prix du contrat était de $5,700 et M. Smith a pris les matériaux livrés par les anciens entrepreneurs et payés par le département.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive occidentale de la baie Georgienne à l'embouchure de la rivière du Castor, dans le comté de Grey, à 13 milles à l'ouest de Collingwood. C'est une station sur la division nord du chemin de fer du Grand Tronc.

Le 26 octobre dernier, on a donné instruction d'employer la somme de $600 prise à même le crédit général—"ports et rivières, Ontario"—pour réparer l'abord du débarcadère, les travaux devant se faire à la journée.

Les travaux se sont résumés à enlever 100 pieds des vieux ouvrages de protection en pilotis qui avaient été démolis, du côté inférieur de l'abord de la jetée et à les reconstruire et à refaire la chaussée en gravier.

Les travaux ont été terminés en mai dernier, et la somme de $599.99 a été employée.

Le dragueur *Challenge* a creusé un chenal à travers la barre de tuf et de pierre à l'entrée du port, à une profondeur de 13 pieds, la quantité de matières enlevées s'élevant à 9,840 verges cubes.

TORONTO.

Le port de Toronto est formé par l'île et sa principale entrée se trouve du côté de l'ouest. Le dragage, pour des fins de navigation, s'est continué pendant l'exercice, dans le but de maintenir le chenal de l'est libre à une profondeur de 12 pieds, 125,984 verges cubes de sable ayant été enlevées dans le cours de l'année.

Pour protéger le chenal on est à construire de chaque côté deux rangées d'encaissements, et, dans le cours du dernier exercice 26 piles ont été mises en place, savoir: 9 du côté est et 17 autres qui relient la jetée est à l'île du Pêcheur (*Fisherman's Island*), soit 33 piles en place; il y a en outre 8 autres piles en voie de construction. On a aussi construit 1,900 pieds linéaires de superstructure qu'on a remplie de pierre.

On a prolongé le talus en grosses pierres sur la facade du brise-lames de l'île, ce qui porte à 5,900 pieds de longueur la partie ainsi protégée. On a aussi posé un talus, long de 2,000 pieds linéaires, le long des ouvrages de protection qui font face à la baie; on a enfoncé une pile à leur extrémité occidentale comme commencement d'un éperon pour protéger la rive à cet endroit contre l'affouillement.

TRENTON.

Trenton est un port d'inscription sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 101 milles par chemin de fer à l'est de Toronto.

Au commencement de l'exercice le dragueur *Ontario* était à draguer un chenal entre la ville de Trenton et le Canal Murray. Ce chenal a été creusé sur une largeur de 90 pieds à une profondeur de 10 pieds, et sur une longueur de 1,350 pieds ; il a été enlevé 10,410 verges cubes d'argile, de gravier, de tuf et de pierre.

Le dragueur *Saint-Louis* a aussi travaillé ici conjointement avec l'*Ontario* et a enlevé 4,475 verges cubes d'argile.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ROUGE.

A un endroit à 18 milles de Selkirk, la rivière se partage en trois branches connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest. La branche de l'ouest est celle dont on se sert comme étant la meilleure pour la navigation, et c'est à l'embouchure de cette branche, dans le lac Winnipeg, qu'il se fait du dragage depuis les quelques étés derniers.

La barre, à l'embouchure de la branche de l'ouest, et à travers laquelle un chenal a été creusé, a un peu plus d'un mille de longueur. Le nombre total de verges cubes de matières enlevées s'est élevé à 48,780.

RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

L'embouchure de la rivière de la Vase-Blanche est à 9 milles au nord de Westbourne, dans le comté de Marquette. Westbourne se trouve sur le chemin de fer *Manitoba et North-Western ;* c'est un lieu de changement pour le commerce du lac, et est à 17 milles de la ville du Portage du Fort. Dans le cours du dernier exercice le dragueur *Priestman* a continué a améliorer le chenal. Mais comme la machine et les chalans étaient en très mauvais état, la somme de travail accomplie n'a pas été aussi considérable qu'elle aurait pu l'être ; il a été enlevé 40,973 verges cubes de matières.

Ce chenal devrait avoir une largeur d'au moins 100 pieds d'un bout à l'autre, à une profondeur de 6 pieds à l'eau basse.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

PORT DE LA RIVIÈRE BATAILLE.

Ce pont, jeté sur la rivière Bataille à Battleford, a été peinturé et réparé dans le cours du dernier exercice, au prix de $1,059.42.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.—LETHBRIDGE.

Le pont de la rivière du Ventre est situé dans le quart nord-ouest de la section 1, township 9, rang 22, à l'ouest du quatrième méridien principal et à environ 2 milles de la ville de Lethbridge.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892, la construction de la culée de l'est et de l'ouest a été terminée et la communication a été établie entre les deux rives.

PONT DE LA RIVIÈRE À L'ARC.

De légères réparations ont été faites à la chaussée de ce pont qui traverse la rivière à l'Arc, à la ville de Calgary.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VIEILLARD.

Ce pont traverse la rivière du Vieillard, à environ 1¾ mille à l'ouest de la ville de Macleod, au centre de la demie ouest de la section 10, township 9, rang 26, à l'ouest du 4e méridien initial.

Au mois d'avril 1891, un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière, devant se composer de deux travées de 150 pieds chacune, d'un pilier, de

deux culées, d'un abord en chevalet du côté nord et d'une levée du côté sud. Le tout a été terminé le 31 décembre 1891. On a posé des contre-liens sous la surveillance immédiate d'un fonctionnaire de ce département.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLUMBIA EN AMONT DE GOLDEN.

Comme la saison était très avancée lorsqu'on reçut les instructions de commencer les travaux en amont de Golden, on a dû se contenter de renforcer et de réparer certains barrages l'automne dernier.

Dès le début du printemps, avant que la glace ne se mît en marche, on a employé des hommes à se procurer des fascines et de la pierre pour se préparer à construire les barrages à Red Rock. Toutefois, à mesure que la débâcle se faisait, un certain nombre de barrages situés en aval de Red Rock ont donné des signes de faiblesse et exigé des réparations et une reconstruction partielle. Ces travaux furent exécutés, car il aurait été impossible d'y arriver à cause des bancs qui se forment en aval, ce qui serait arrivé si l'on ne s'était pas occupé des barrages en question. Pour cette raison, vu que les eaux de la rivière ont haussé rapidement, on n'a pu construire que 1,200 pieds de barrage à Red Rock.

Les travaux ont en général donné des résultats satisfaisants; le bateau à vapeur a pu, grâce à ces constructions, naviguer à une époque plus avancée dans l'automne et reprendre son service au printemps alors que l'eau de la rivière était plus basse que d'habitude.

RIVIÈRE COLUMBIA EN AVAL DE KOOTENAY.

Du mois de janvier au mois d'août dernier, les travaux ont été exécutés dans la partie de la rivière Columbia qui se trouve entre la tête des rapides de Kootenay et la frontière internationale, soit une distance d'environ 30 milles. L'hiver est l'époque la plus favorable pour faire des travaux dans des rivières, car, malgré la basse température et l'épaisseur de la neige, la rivière ne se couvre jamais d'un pont de glace, et conséquemment, à mesure que l'eau baisse, les roches d'ordinaire submergées se trouvent mises à nu et s'enlèvent facilement.

Comme il est impossible de se procurer de la main-d'œuvre dans cette localité en hiver, on a pris des mesures pour que les hommes qui étaient employés dans le haut de la rivière se missent immédiatement en route à bord du *Dispatch* pour Robson, dès que le pont de glace menacerait de se former, et y attendissent que l'eau fût à un niveau convenable pour commencer les travaux.

Les travaux qui ont été exécutés comprennent: (1) le renforcement et la réparation des barrages à ailes aux rapides de Kootenay; (2) le tirage à la poudre et l'enlèvement de cinq grosses roches dans les rapides de Tin Cup et le fond du milieu de ces rapides, à environ 2½ milles en aval des rapides de Kootenay; (3) la construction à ces derniers rapides d'un barrage à aile long de 145 pieds pour augmenter la profondeur de l'eau sur la barre; (4) le tirage à poudre et l'enlèvement de 14 roches, grosses et petites, entre les rapides Tin-Cup et l'île de Roches, cette dernière étant à sept milles en amont de la frontière; (5) l'enlèvement d'une pointe de roches sur la rive gauche, de 50 x 25 x 6, immédiatement en amont de l'île de Roches, pour faire écouler les grandes crues et la construction d'un barrage à aile au large à partir du même endroit, en recevant des matières draguées, afin d'amener le cours des eaux basses dans un seul chenal, et (6) l'enlèvement de sept roches submergées immédiatement en aval de l'île de Roches.

Les dépenses se sont élevées à $6,522.67.

RIVIÈRE COLUMBIA, EN AVAL DE REVELSTOKE.

Au mois d'octobre dernier, les travaux ont recommencé entre le lac Revelstoke et le lac la Flèche et ont continué jusqu'au commencement de l'hiver. Au printemps ils furent repris jusqu'à l'épuisement du crédit.

Pendant les deux périodes, les opérations ont compris: (1) le renouvellement du barrage à aile et l'enlèvement de cailloux, en les faisant sauter, situé dans le chenal de la rivière à la barre des Six-Milles, en aval de Revelstoke, et le tirage à poudre dans un ancien barrage à la tête de la barre; (2) l'enlèvement de chicots du chenal avec de la dynamite et l'abattage d'arbres surplombants entre Revelstoke et les lacs;

(3) la pose de balises composées de trois pilotis chacune pour marquer le chenal entre les deux lacs, et (4) l'enlèvement de cailloux dans le fond de la rivière vis-à-vis le débarcadère à Robson.

Les dépenses se sont élevées à $5,995.51.

RIVIÈRE COURTNEY.

La rivière Courtney se déverse dans le détroit de Baynes, sur la côte est de l'île de Vancouver.

La construction des ouvrages de protection sur cette rivière à son confluent avec la Trent, a été commencée au mois dernier, et s'est continuée jusqu'à l'épuisement du crédit.

L'endroit où se trouve cette construction, est situé là où la rivière Trent, venant des montagnes, se réunit à la Courtney presqu'à angle droit, ce qui fait que le courant donne fortement contre la rive qu'il emporte.

Voici en peu de mots quel a été le mode qu'on a adopté pour mettre fin au travail destructeur du courant : On a planté dans la rivière à des distances différentes de la rive, tout en suivant généralement la courbe de la rivière, une rangée de pilotis à environ 8 pieds du centre. Chaque pilotis a été ensuite solidement relié à la rive au moyen d'une traverse boulonnée au sommet du pilotis et à un pilot d'ancrage enfoncé dans la terre à une bonne distance en arrière du bord de la rive. En dedans des pilotis a été cloué du haut en bas un préceinte de 8 x 10 pouces, et à l'extérieur, un doublage en planche de 2 pouces a été posé de manière à présenter une surface plane au courant, évitant ainsi l'arrêt du bois flottant. L'espace entre les pilotis et la rive a été parfaitement rempli de fascines et de pierre. La longueur totale de ces ouvrages de protection est de 276 pieds.

RIVIÈRE COWICHAN.

La rivière Cowichan se déverse dans la baie de Cowichan, située sur la côte est de l'île de Vancouver.

Dans le cours du dernier exercice la somme de $1,310.07 a été employée à enlever du chenal de la rivière des pièces de bois et des racines submergées.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Conformément à l'autorisation obtenue, diverses réparations pressantes ont été faites aux puits à pompe et aux fondations des grosses machines à pompes, comme suit : (1) la maçonnerie de brique sur une profondeur de 18 pouces au-dessus des rebords en fer auxquels sont fixés les cylindres des deux grosses pompes, a été démolie parce qu'elle donnait des signes de faiblesse et refaite en grès posés dans un mortier de ciment de Portland ; (2) le doublage en brique des puits de la pompe sur lequel reposent une partie de l'assise ou charpente de la machine en fer était considérablement crevassé et ébranlé ; il a été démoli jusqu'à la base des boulons d'assemblage sur une profondeur de 10 pieds et remplacé par une maçonnerie de grès solide, les pierres de la base et du sommet des deux puits mesurant 10 pieds de longeur, 3 de largeur et 18 pouces d'épaisseur ; (3) une grande partie du plancher de la machine qui était crevassé à cause de l'affaissement du sol a été refait en béton composé de ciment de Portland, et (4) environ la moitié du mur de la maison de la machine qui fait face au bassin a été démolie et reconstruite sur des fondations solides.

Ces réparations une fois terminées, l'assise de la machine a été redressée et les machines ont été entourées d'un doublage. Il n'est pas probable maintenant qu'il se présente un nouvel affaissement des fondations. Les dépenses se sont élevées à $2,410.49.

En sus de ces réparations extraordinaires, plusieurs menues réparations ont été faites ; ainsi on a fait du peinturage général, redressé l'assise et réparé le doublage de la grosse pompe à force centrifuge et de la machine, on a percé un cylindre à vapeur de 16 pouces et tourné un arbre de couche.

Dans le cours de l'exercice 18 vaisseaux sont entrés dans le bassin et y sont restés pendant un temps dont la durée varie ; les recettes provenant de ce service se sont élevées à $18,416.23.

RIVIÈRE FRASER.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $13,413.88 a été employée à continuer l'amélioration du chenal à travers les bancs de sable à l'embouchure de cette rivière.

Le reste du crédit de $20,000 a été consacré à faire des ouvrages de protection en amont de Miller's Landing, à 60 milles de l'embouchure. Les 40 sommiers qui ont été enfoncés avait une longueur de 80 pieds chacun. Sur ce nombre 10 ont été enfoncés du côté nord prolongeant la jetée septentrionale de 800 pieds, et 30 ont été enfoncés du côté sud prolongeant la jetée du sud de 2,400 pieds.

On se propose de prolonger, cette année, les jetées dans la direction de la mer simultanément, en lignes droites paralèles, en conservant la direction générale de la jetée du sud.

MILLER'S LANDING.

Conformément aux instructions, la construction d'un barrage à aile commença en février dernier, sur la Fraser, à environ 1¼ de mille en amont de Miller's Landing, afin de protéger la rive, entre le lieu de la construction et la maison de M. Miller: depuis plusieurs années cette rive disparaît rapidement avec la conséquence que plusieurs acres de bonnes terres sont perdus.

Le coût de ces travaux devait être pris à même la somme de $5,000 déduite du crédit affecté à l'amélioration du chenal à l'embouchure de la rivière.

A mesure qu'ont avancé les travaux il est devenu évident qu'à moins que le barrage ne s'étendît sur une distance de 500 pieds à partir de la rive jusqu'à l'eau profonde, sa stabilité était douteuse, et qu'il en résulterait plus de mal que de bien. Pour ces raisons il a été décidé de construire le barrage de cette longueur avant de mettre fin aux travaux.

ROCHER NICOL, PORT DE NANAÏMO.

La ville de Nanaïmo est située sur la côte de l'île Vancouver, à environ 72 milles au nord de Victoria. C'est le port d'où s'expédie toute la houille que produit présentement la province, il s'en suit qu'un grand nombre de vaisseaux d'un fort tonnage viennent dans ce port.

Le 23 juin dernier, après un travail sans interruption de 4½ années le rocher Nicol (composé de grès) qui était une cause de danger à raison de son voisinage des quais de la nouvelle compagnie de houillère de Vancouver, a été enlevé avec succès à une profondeur de 16 pieds à marée basse.

Dans le cours des opérations dont il est précédemment question 6,101 pieds linéaires de trous ont été percés et on les a fait subséquemment sauter au moyen de 7,160 livres de poudre la plus puissante. La quantité de roc subséquemment enlevée avec des dragueurs s'est élevée, calculée d'après les étendues moyennes des profils, à 3,014 verges cubes soit 6,507 tonneaux, donnant, à la suite d'expériences, 2·16 tonneaux par verge cube. Pendant la durée des travaux, le contremaître a tenu compte du nombre de chalans chargés, et le tirant d'eau de chaque chalan chargé et déchargé; d'après ces observations le nombre de tonneaux de roc dragué a été calculé par le déplacement du chalan, et on a constaté que ce nombre s'élevait à 6,597 tonneaux, soit simplement 90 tonneaux de plus que la quantité calculée d'après les profils en travers. Ceci démontre d'une façon satisfaisante, le soin et l'attention dont a fait preuve le contremaître des travaux.

RIVIÈRE NICOMECKLE.

La rivière Nicomeckle est située dans la partie sud de la région de New-Westminster et elle se déverse dans la baie de la Frontière.

La somme de $483.76 a été employée à enlever du chenal de la rivière en amont du pont du chemin de la vallée du Trèfle (*Clover Valley*) les chicots, les fascines et les arbres qui projettent sur la rivière.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena est située dans la région septentrionale de la Colombie-Britannique.

La somme de $2,000 affectée à l'amélioration de cette rivière, a été employée à enlever diverses roches qui obstruaient la navigation dans la gorge de Gitchilache par laquelle passe cette rivière.

RIVIÈRE SOMAS.

La rivière Somas se déverse dans le canal Alberni qui constitue la partie supérieure du détroit de Barclay sur la côte occidentale de l'île de Vancouver.

Le crédit accordé à cette fin a été employé dans le cours du dernier exercice à enlever des chicots du chenal navigable entre l'embouchure de la rivière et le bureau de poste de Saywards.

PORT DE VICTORIA.

L'amélioration du port intérieur de Victoria a été reprise au mois d'octobre dernier, elle s'est résumée à creuser à 14 pieds à marée basse ordinaire, deux rochers connus sous le nom de "rocher Pinnacle" et "rocher du Castor" (*Beaver Rock*), au prix de $5,998.09.

Dans le cours de l'exercice, on a percé 839 pieds linéaires de trous et on les a fait sauter au moyen de 1,126 livres de poudre la plus puissante (n° 1), il s'est résulté que 229 verges cubes soit 504 tonnes, en accordant 2·2 tonnes par verge cube, ont été draguées et enlevées. Sur cette quantité 282 tonnes ont été vendues à diverses personnes à raison de 50 centins la tonne, et le produit de cette vente a été déposé à l'avoir du revenu général du Canada et à la banque de la Colombie-Britannique.

Conformément aux instructions reçues, on a accepté l'offre de R. P. Rithet et Cie (à responsabilité limitée), de creuser avec leur propre dragueur le *Mud Lark*, le port extérieur vis-à-vis des quais de cette compagnie, d'une profondeur de 30 pieds à marée basse ordinaire, au taux de 20 centins la verge cube de matières draguées. Le 7 mars dernier les opérations commencèrent, mais après avoir travaillé pendant un peu plus d'un mois, la compagnie constata que le prix qu'elle touchait ne suffirait pas pour défrayer les dépenses d'exploitation. En conséquence elle conclut de cesser les travaux.

La somme employée ne s'est élevée qu'à $1,152.53, ce qui comprend les appointements du surveillant.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Bay View	Comté de Queen,	I.P.-E.
Anse de Campbell	Comté de King	do
Jetée de Higgin	Comté de Prince	do
Hurd's Point	do	do
Rivière à la Loutre	Comté de King	do
McGie's Shore	Comté de Prince	do
Newport, Cardigan-nord	Comté de King	do
Souris	do	do
Souris-est	do	do
Rustico-sud	Comté de Queen	do
Jetée de Stephen	Montague, cté King	do
Sturgeon	Comté de King	do
Victoria, (Crapaud)	Comté de Queen	do
Cap Ouest	Comté de Prince	do
Advocate Harbour	Cté de Cumberland	N.-E.
Rivière aux Pommes	do	do
Baie Aspy	Comté de Victoria	do
Ile Boularderie	do	do
Baddeck	do	do
Bayfield	Comté d'Antigonish	do
Rivière à l'Ours	Comté de Digby	do
Bear Trap	Cté de Lunenburg	do
Grande Tracadie	Comté d'Antigonish	do
Blue Rock	do	do
Canada Creek	Comté de King	do
Cap Jean	Comté de Pictou	do
Ile Caribou	do	do
Ruisseau de Chipman	Comté de King	do
Digby	Comté de Digby	do
Dunn's Lake		do
False Bay Beach	Cté du Cape-Breton	do
Cinq Iles	Comté de Colchester	do
Ile Renard	Comté de Halifax	do
Georgeville	Comté d'Antigonish	do
Stn. dequa'tne d'Halifax	Comté de Halifax	do
Hall's Harbour	Comté de King	do
Anse au Hareng	Comté de Halifax	do
Hiltz Narrows	Comté de Lunenburg	do
Iona	Comté de Victoria	do
Grassy Island, Rivière Saint-Jean		N.-B.
Mispec	Comté de Saint-Jean	do
Ile à la Perdrix de Saint-Jean	Comté de Saint-Jean	do
Pointe du Chêne	C. de Westmoreland	do
Rampasture Neck	do	do
Richibouctou	Comté de Kent	do
Tracadie	Comté de Gloucester	do
Baie des Bacons	Comté de Saguenay,	P.Q.
Bic	Comté de Rimouski	do
Rapides des Cèdres, fleuve Saint-Laurent		do
Côte Sainte-Catherine		do
Pointe-au-Père	Comté de Rimouski	do
Grande Rivière	Comté de Gaspé	do
Grandes Bergeronnes	Comté de Saguenay	do
Lacolle		do
Longueuil	Comté de Chambly,	do
Quai de la Douane de Québec	Comté de Québec	do
Rivière L'Assomption,	C. de L'Assomption	do
do Noire	Comté de Charlevoix	do
do Ouelle	Cté de Kamouraska	do
do Saint-Laurent		do
do Saint-Louis	Cté de Beauharnois	do
Baie de Sable	Comté de Rimouski	do
Sainte-Anne de la Pérade	Comté de Champlain	do
do des Monts	Comté de Saguenay	do
Saint-Denis		
Saint-Félicien, Rivière Ashuapmouchonan	Comté de Saguenay	do
Saint-François d'Orléans	C. de Montmorency	do
Saint-Jean Deschaillons, fleuve Saint-Laurent		do
Saint-Siméon	Comté de Charlevoix	do
Saint-Valentin		
Saint-Zotique	Comté de Soulanges	do
Chenal de Burlington	Cté de Wentworth	Ont.

Ile La Have	Comté de Lunenburg	N.E.
Little Harbour	do	do
Pointe Mackay	Comté de Victoria	do
Maitland	Comté de Hants	do
Anse Malignant	Comté d'Antigonish	do
Meagher's Beach	Comté de Halifax	do
Merigomish	Comté de Pictou	do
Anse du Moulin	Comté de Lunenburg	do
Morden	Comté de King	do
New Haven	Comté de Victoria	do
Parrsboro, Rivière de l'île à la Perdrix	Cté de Cumberland	do
Petite Rivière	Comté de Lunenburg	do
Jetée de Pickett	Comté de King	do
Rivière au Saumon	Comté de Digby	do
Saw Pit Wharf	Comté de Lunenburg	do
Scotch Cove	Comté de Victoria	do
Anse du Soldat	Comté de Richmond	do
Ile Spencer	Cté de Cumberland	do
Summerville	Comté de Queen	do
Anse Volger	Comté de Lunenburg	do
Arichat-Ouest	Comté de Richmond	do
Western Head		do
Quai de Brown	Cté de Richibouctou	N.-B.
Bouctouche	Comté de Kent	do
Campbellton	Cté de Ristigouche	do
Cap Tourmentin	C. de Westmoreland	do
Clifton	Comté de Gloucester	do
Creek Emerson	Comté de Saint-Jean	do
Fort Dufferin	do	do
Grande Anse	C. de Westmoreland	do
Bas Caraquet	Comté de Gloucester	do
Colpoy's	Comté de Bruce	Ont.
Dyer's Bay	do	do
Goderich	Comté d'Huron	do
Hamilton	Cté de Wentworth	do
Lakeport		
L'Original	Comté de Prescott	do
Rivière Madawaska		do
Pont de la rue Maria, Ottawa		do
Rivière Otonabee		do
Detroits de la Rivière Ottawa, en haut de Pembroke		do
Owen-Sound	Comté de Grey	do
Port-Albert	Comté de Huron	do
do Arthur	Comté de Algoma	do
do Rowan	Comté de Norfolk	do
do Stanley		do
Pont de Portage du Fort		do
Rivière Beaudette	Comté de Glengarry	do
Rivière Sydenham		do
Southampton		do
Thessalon	Comté de Algoma	do
Rivière Vermillon		do
Gimli	Lac Winnipeg	Man.
Rivière Icelandic		do
Pont de la rivière à l'Arc		T.N.-O.
Wascana Dam		do
Bassin de radoub d'Esquimault		B.C.
James Creek		do
Rivière Okanagan		do
Rivière Skeena		do

DRAGAGE.

LE "ST. LAWRENCE."

A l'expiration du dernier exercice, ce dragueur était à Richibouctou, port dans le comté de Kent, Nouveau-Brunswick, sur la rive sud-ouest du golfe Saint-Laurent, au nord du port de Shédiac, point terminal oriental de l'Intercolonial. L'embouchure de la Richibouctou a près de 350 brasses de largeur, entre deux bancs de sable longs de plusieurs milles et appelés la "grève du nord" et la "grève du sud;" sur ces grèves s'élèvent de hautes collines de sable; les vaisseaux qui peuvent dépasser les barres peuvent remonter la rivière sur une distance de 12 à 13 milles, et des vaisseaux d'un plus faible tonnage peuvent aller jusqu'à 20 milles. Les grandes marées montent de 4 pieds; les marées ordinaires de 2½ pieds.

L'amélioration du chenal Albion ou chenal mitoyen à travers cette barre, pour permettre aux vaisseaux d'un plus fort tonnage d'y passer, est le travail du *St, Lawrence* à Richibouctou.

Le dragueur est resté à travailler à cet endroit, lorsque la marée et le temps le permettaient, jusqu'au 28 octobre dernier, époque où le dragueur reçut instruction de se rendre à Halifax, N.-E.

Voici quelles sont les proportions des travaux exécutés dans le chenal mitoyen: la longueur de la tranchée est de 145 brasses; sa largeur, pour les premières 75 brasses, de 125 pieds à l'entrée, à 90 pieds; pour les 70 brasses suivantes, 90 pieds en diminuant à 65 pieds; la profondeur de la première longueur est de 15 pieds, celle de la seconde est de 11 à 13 pieds, pour se terminer à une profondeur de 9 pieds à marée basse.

La quantité totale de matières enlevées pendant la saison, à Richibouctou, a été de 20,388 verges cubes de sable fin.

Le 30 octobre, le dragueur partit pour Halifax, N.-E., où il fut mis en cale sèche et où le fond fut gratté et peinturé. Parti d'Halifax le 19 novembre, il arriva à Saint-Jean, N.-B., le 22; on le mit, pour l'hiver, sur la cale de York-Point, et on se prépara à enlever l'ancienne chaudière pour la remplacer par une neuve que M. James Fleming, de l'usine Phœnix, de Saint-Jean, était à construire en vertu d'un contrat, et pour d'autres réparations nécessaires.

Par suite d'une paille dans le tambour inférieur de la chaîne de godets, on en a construit un neuf; on a aussi muni le dragueur de deux tables de réserve.

Les machines, les pompes des condenseurs et les treuils du pont ont été défaits, réparés et remis en place en bon état, et l'entrepreneur a terminé la construction de la nouvelle chaudière. On a posé un nouveau séparateur à vapeur et un nouveau robinet d'après le système Stratton. Le 9 juin dernier, le dragueur fit un voyage d'essai, et on constata que tout allait bien, particulièrement la chaudière neuve et le nouveau séparateur. Le mécanicien du dragueur fait rapport que, lors de l'épreuve, la chaudière produisait facilement la vapeur et que la machine faisait dix révolutions par minute de plus qu'avec l'ancienne chaudière.

Le 11 juin, ce dragueur reçut instruction de se rendre au chenal de Sherrow, à Barrington, comté de Shelburne, N.-E., dans le but d'améliorer davantage le chenal pour les vaisseaux qui viennent mouiller à la jetée neuve. Le 12, il quitta Saint-Jean, N.-B., et arriva à sa destination le 14. Un remorqueur fut mis en réquisition pour aider le dragueur à son travail à cause de l'étroitesse du chenal et du peu de profondeur d'eau à l'endroit où il devait draguer.

Voici quelles ont été les proportions du dragage accompli: largeur de la tranchée, première longueur, du côté du large, 65 pieds; seconde longueur, ou longueur mitoyenne, 62 pieds, et troisième longueur, ou longueur inférieure, 50 pieds; le tout à une profondeur de 14 pieds. La longueur de la tranchée qui a été faite est de 175 pieds et il a été enlevé 4,375 verges cubes de vase. Les travaux se terminèrent le 27 juin, et, conformément aux instructions, le dragueur partit pour le canal Saint-Pierre, comté de Richmond, N.-E.

La quantité totale de sable et de vase enlevée par ce dragueur dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 24,763 verges cubes, à raison, en moyenne, de 55 centins la verge cube, y compris les frais de réparations, etc.

On a reçu du steamer *Weymouth* et de R. P. McGivern, pour de la houille à Weymouth, la somme de $98.70, qui a été deposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "CANADA."

Au 1er juillet, ce dragueur était à travailler à l'entrée du port de Mabou, comté d'Inverness, N.-E. Il continua ses opérations jusqu'au 2 août, époque où il avait enlevé une autre quantité de 8,100 verges cubes de gravier et de sable, prolongeant la tranchée, dans le chenal, vu une longueur de 600 pieds et une largeur de 85 pieds, enlevant une épaisseur de 4 pieds de la surface. Une tranchée de 100 pieds sur 60 a été faite au quai neuf de la *Mabor Gypsum Co.*, et trois pieds d'épaisseur ont été enlevés. Les grandes marées montent de 4 pieds, et les marées ordinaires de 2, et à l'eau basse la marée a un courant de 4 nœuds. Après avoir quitté Mabou, le dragueur arriva à Chéticamp le 2 août, et se mit à travailler dans le chenal à cet endroit; un espace long de 800 pieds et large de 100 a été dragué, et une épaisseur variant de 1 pied à 6 était enlevée le 24 septembre, et y compris les matières tombées des bords il a été enlevé 10,260 verges cubes de gravier, de sable et de cailloux. Les grandes marées montent de 3½ pieds et les marées ordinaires de 2 pieds. Le dragueur partit pour Port-Hood, où il arriva le 24 septembre; il se mit à travailler au quai public en face duquel il fit une tranchée longue de 180 sur une largeur de 60 pieds, enlevant une épaisseur de 3½ pieds et obtenant ainsi une profondeur de 12 pieds à mer basse; 1,553 verges cubes de sable ont été enlevées.

Le dragueur partit pour Mabou le 11 octobre, où il continua les travaux jusqu'au 29 du même mois, faisant, en face du brise-lames, une tranchée longue de 360 pieds sur une largeur de 100, et du fond de laquelle une épaisseur variant de 1 à 6 pieds a été enlevée; 1,980 verges cubes de gravier, de sable et de vieux bois ont été draguées. Les dragueur quitta Mabou à la date qui précède et arriva à Chéticamp le 1er novembre, où il travailla jusqu'au 7 du même mois, faisant une tranchée longue de 80 pieds sur une largeur de 65, et enlevant une épaisseur de 5 pieds; 720 verges cubes de sable et de gravier ont été draguées.

Par suite du mauvais temps le dragueur a été retenu à Chéticamp, et il n'arriva à Pictou, N.-E., que le 11 novembre, où, avant de se mettre en cale sèche pour l'hiver, il se remit à travailler au quai du marché; il fit une tranchée longue de 280 pieds et large de 60, du fond de laquelle il enleva une épaisseur variant de 3 à 6 pieds; 1,530 verges cubes de vase ont été draguées; les travaux se terminèrent le 25

novembre, alors que le dragueur fut mis en cale sèche. Le dragueur et sa machine subirent les réparations nécessaires qui se terminèrent le 27 avril; sur instructions à cet effet, le dragueur travailla pour le compte de la compagnie houillère d'Acadie, aux quais de cette compagnie près de Pictou-Landing, N.-E., obtenant, après avoir enlevé 1,260 verges cubes de vase et d'argile, une plus grande profondeur d'eau aux quais. Du côté occidental du quai de l'ouest, une tranchée longue de 100 pieds et large de 40 a été creusée; du côté oriental du même quai, une tranchée longue de 250 pieds sur une largeur de 40; du côté occidental du quai de l'est, une tranchée longue de 100 pieds sur une largeur de 40; du côté oriental du même quai, une tranchée longue de 50 pieds sur une largeur de 40. On a touché, par ce dragage, la somme de $275 qui a été déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

Ce dragueur ayant reçu des instructions de reprendre les travaux à Mabou, il quitta Pictou le 5 mai et arriva à Mabou le 7 après un voyage orageux. Le 10 mai les travaux étaient en marche; ils s'agissait d'enlever les hauts-fonds qui se trouvent dans le chenal. Il a été enlevé 5,940 verges cubes de gravier et de sable, et le 2 juin les travaux furent terminés; le dragueur revint à Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E.

Le 4 juin les travaux commencèrent à Chéticamp, N.-E., pour se continuer jusqu'au 29 du même mois, complétant le chenal à une profondeur de 14 pieds, après avoir enlevé 7,110 verges cubes de sable et de gravier.

La quantité totale de matière draguée par le *Canada*, pendant l'exercice, s'est élevée à 38,453 verges cubes à raison de 25·97 la verge cube.

A l'expiration de l'exercice ce dragueur avait instruction de se rendre à Bathurst, mais il était retenu par le mauvais temps.

LE "NEW-DOMINION."

Le premier juillet, ce dragueur avait terminé ses travaux à Perry's Point, rivière Kennebecasis, comté de King, N.-B., et attendait l'arrivée d'un vapeur pour se faire conduire aux batteries d'Oromoctou, entre l'île d'Oromoctou et l'île Thatch, comté de Sunbury, N.-B., où il commença à travailler le 6 juillet. A compter de cette dernière date au 11 août il dragua à l'extrémité inférieure du chenal du côté est de la batture, pratiquant une tranchée longue de 850 pieds et large de 45 à une profondeur de 14 pieds, 6 pieds du fond ayant été enlevés.

Le 12 août il commença à draguer à l'extrémité inférieure de l'île Thatch et fit une tranchée dans la direction du chenal d'Oromoctou, sur une longueur de 1,530 pieds, une largeur de 45 pieds et à une profondeur de 14 pieds, enlevant 7 pieds d'épaisseur.

Le nombre de verges de sable et de vase draguées au 5 novembre, s'élevait à 36,785; les opérations furent alors suspendues, et le dragueur fut remorqué à Saint-Jean où, pendant l'hiver, il subit les réparations ordinaires. Ce dragueur reçut instruction d'alier draguer, dès l'ouverture de la navigation, à Hampton, rivière Kennebecasis, N.-B. Le 12 mai il fut remorqué à cet endroit et il reprit le creusage et l'amélioration du chenal au quai public.

Le 30 juin, 17,850 verges cubes de sable et de vase avaient été enlevées. Voici quelles ont été les proportions des travaux: une tranchée longue de 800 pieds, à travers une longue batture dans le chenal, sur une largeur de 45 pieds, enlevant du fond une épaisseur de 7 pieds et obtenant une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse. Une tranchée longue de 110 pieds, large de 40, à une profondeur de 10 pieds à mer basse, et du fond de laquelle 7 pieds d'épaisseur ont été enlevés, a aussi été faite en face du quai public.

La quantité de matières enlevées par ce dragueur, dans ce cours de l'exercice, a été de 54,635 verges cubes, en grande partie du sable et de la vase, à raison de 16·99 centins la verge, y compris les frais d'hivernement et de réparation.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencent de l'exercice, le dragueur *Prince-Edward* était à Alberta, île du Prince-Edouard. La grue neuve terminée, le dragueur quitta Alberton le 10 juillet et arriva à Summerside, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, le lendemain. On éprouva des retards considérables avant et après le commencement des travaux du côté est du quai du chemin de fer, à cause du mauvais temps, et aussi à cause du fait que le paquebot *Northumberland* occupait le bassin à draguer depuis le moment de

son arrivée à 4 heures de l'après-midi, tous les jours, jusqu'au lendemain matin à 9 heures.

Une tranchée longue de 310 pieds, large de 150 et à une profondeur de 15 pieds à mer basse a été draguée au quai du chemin de fer; 7,316 verges cubes de vase et de sable ont été enlevées.

Au large du côté nord du chenal entre le quai du chemin de fer et la balise lumineuse, une lisière longue de 1,340 pieds et large de 65 a été enlevée à une profondeur de 15 pieds, à marée basse, 6,225 verges cubes de sable et de vase ayant été enlevées. Les grandes marées montent de 7 pieds et les marées ordinaires de 5. Les travaux se terminèrent le 16 octobre et le dragueur reçut instruction de se rendre à Montague.

Le dragueur quitta Summerside le 28 octobre, ayant été retardé par le mauvais temps et arriva à Charlottetown le même soir. Le 31, conformément à des instructions à cet effet, le dragueur a été remorqué au quai de Pownal et s'est mis à creuser autour du quai, à élargir le bassin et à rendre l'entrée du port plus facile aux steamers. Ces travaux se terminèrent le 16 novembre, 3,243 verges cubes de sable et de vase ayant été enlevées.

Le 21 novembre, le dragueur et l'outillage ont été conduits à Georgetown, comté de King, Ile du Prince-Edouard, et ils y travaillèrent du 2 au 7 décembre, en face du quai du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. La tranchée qui a été faite à 254 pieds de longueur, 67 pieds de largeur, 16 pieds de profondeur à l'extrémité inférieure et 69½ pieds à l'extrémité du large, et ce à mer basse ; il a été enlevé 1,002 verges cubes de sable.

Le 7 décembre, le dragueur et l'outillage furent mis en hivernement à cet endroit. Le dragueur, la machine et les chalans subirent les réparations nécessaires, le dragueur et l'outillage furent amenés à Sturgeon Bay, comté de King, I.P.-E., à environ 6 milles au sud de Georgetown, où ils travaillèrent jusqu'à l'expiration de l'exercice, époque à laquelle 13,596 verges cubes de vase, d'argile, de pierre et de sable avaient été enlevées. Voici quelles ont été les proportions des travaux: une tranchée longue de 720 pieds et large de 103, du chenal au quai; un bassin large de 169 pieds à l'extrémité du quai; un mouillage long de 100 pieds et large de 55 à une profondeur de 11 pieds à mer basse à la côte occidentale du quai.

Dans le cours de l'exercice ce dragueur a enlevé une quantité totale de 31,382 verges cubes de sable, de vase et d'argile, au prix moyen de 40·75 centins la verge cube.

Pour trois poteaux d'amarrage hors de service, vendus au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, on a touché la somme de $20 qu'on a déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "GEORGE MCKENZIE."

Le premier juillet, ce dragueur travaillait à Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E., où il avait enlevé une autre quantité de 6,970 verges cubes de sable, de gravier, de kelp, etc.

Le chenal avait déjà été dragué à une largeur de 60 pieds et à une profondeur de 12 pieds, mais il s'était rempli à certains endroits, ne laissant qu'une profondeur de 7 pieds.

La tranchée qu'on vient de faire a une longueur de 1,200 pieds, élargissant le chenal de 40 pieds et obtenant une profondeur de 14 pieds à mer basse.

De Chéticamp le *George McKenzie* se rendît à Saint-Pierre, comté de Richmond, N.-E., où il arriva le 5 août, dans le but de préparer une assise pour une nouvelle jetée. Le bassin qui a été creusé mesure 200 pieds de longueur sur une largeur de 30 pieds et une profondeur de 18 pieds 6 pouces à mer basse ; il a été enlevé 3,825 verges cubes d'argile et de pierre.

Les travaux étant terminés le 28 août, le dragueur fut amené à D'Escousse, comté de Richmond, N.-E., pour draguer des points qui obstruaient le chenal vis-à-vis le quai de Levisconte. Ces travaux mesurent 200 pieds de longueur sur 140 pieds de largeur à une profondeur d'eau de 12 pieds. Sur la batture aux Glands une tranchée a été pratiquée sur une longueur de 125 pieds et une largueur de 40, à une profondeur variant de 9 à 12 pieds d'eau. Il a été enlevé à D'Escousse 8,550 verges cubes de sable et de vase à venir jusqu'au 11 octobre ; à cette date le temps devint mauvais

et le dragueur partit pour Pictou où il arriva le 19 octobre, ayant été retenu par le mauvais temps. A la rivière de l'Est dans le comté de Pictou, N.-E., les travaux commencèrent le 23 octobre et le terminèrent le 21 novembre, après avoir pratiqué jusqu'au chenal une tranchée longue de 1,150 pieds et large de 50, à une profondeur de 9 pieds à mer basse; il a été enlevé sur tout le parcours de cette tranchée une épaisseur de 2 à 5 pieds; et 5,555 verges cubes de vase et de coquilles ont été draguées.

A la date mentionnée en dernier lieu, le temps ne permettant pas de pousser plus loin les opérations, les travaux furent terminés et le dragueur fut mis en cale sèche à Pictou, N.-E., pour y subir les réparations nécessaires pendant l'hiver et au début du printemps.

Ce dragueur reprit les travaux au quai de New-Glasgow, sur la rivière de l'Est, Pictou, le 2 mai, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice, époque où avaient été faits les travaux qui suivent, savoir:

Une tranchée, vis-à-vis le quai public, longue de 170 pieds sur une largeur de 20 pieds à une profondeur de 9 pieds à mer basse; antérieurement le côté du quai était à sec sur une inclinaison de 9 pieds. Une tranchée, dans la direction de l'emplacement de l'ancien quai, longue de 926 pieds, large d'environ 50 pieds à une profondeur de 9 pieds à mer basse, et à partir de l'extrémité du quai public sur une distance de 800 x 50 pieds à une profondeur de 9 pieds.

La profondeur du chenal avant d'être dragué variant de 4 à 6 pieds à mer basse. Il a été enlevé 14,265 verges cubes de gravier, d'argile, de sable, de vase et de vieux arbres. Les frais de ces travaux sont plus considérables que d'ordinaire, à cause de la longue distance à parcourir pour transporter les matières au dépotoir, soit 12 à 15 milles, ce qui nécessite l'emploi de deux remorqueurs et de huit chalans ou allèges.

Dans le cours de l'exercice, ce dragueur a enlevé une quantité totale de 39,165 verges cubes de matière, mesure de chalan, au coût de 38 centins la verge cube.

Pour les travaux faits au canal Saint-Pierre, Cap-Breton, le ministère des chemins de fer et canaux a versé la somme de $1,755 qui a été déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "CHALLENGE."

Le 2 juillet, le dragueur *Challenge* a repris les travaux à Meaford, Ont., creusant le chenal entre les jetées et dans le bassin, il continua ces travaux jusqu'au 21 août, pratiquant 2 tranchées longues de 675 pieds à une profondeur de 15 pieds sur une largeur moyenne de 50 pieds; il a été enlevé 12,750 verges cubes de tuf, d'argile et de gravier.

Le 22 août, l'outillage fut remorqué à Thornbury, Ont., où il arriva le même jour; il commença les travaux le 23 et les continua jusqu'au 14 novembre, pratiquant un chenal à travers une barre de tuf et roches à l'entrée du fort ainsi que jusqu'au bassin qu'on se propose de faire. Trois tranchées longues de 500 pieds, larges de 75, ont été faites à une profondeur de 13 pieds et il a été enlevé 9,840 verges cubes de tuf, de gravier, d'argile de pierre et de sable.

Le 14 novembre, l'outillage a été remorqué à Collingwood et mis en cale sèche pour subir le radoubage nécessaire de manière à lui permettre de reprendre les travaux au printemps; le 14 mai 1892, le dragueur commenca à travailler à Collingwood sur des barres placées à l'intérieur et à l'extérieur du brise-lames, et il continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, obtenant une profondeur de 14 pieds d'eau après avoir enlevé 5,970 verges cubes de tuf et d'argile.

LE "NIPISSING."

Le 1er juillet 1891, le dragueur *Nipissing* travaillait sur une batture d'argile et de sable en aval de l'île Jones, dans le lac des Deux-Montagnes et il continua à y travailler jusqu'au 30 juillet, pratiquant une tranchée longue de 500 pieds, large de 44 à une profondeur moyenne de 10 pieds à l'eau basse, après avoir enlevé 8,340 verges cubes d'argile et de sable ordinaire.

Le 1er août 1891, l'outillage a été remorqué à Como et il se mit à enlever une partie de l'épave du vapeur *Dagmar* au quai de Como, travaux qui se terminèrent le 3 août; le dragueur fut ensuite amené dans la rivière Ottawa à la batture n° 5, pour travailler sur un banc de sable à 9 milles en aval d'Ottawa; les opérations à cet endroit commencèrent le 8 août et se continuèrent jusqu'au 30 octobre. Une

tranchée longue d'environ 4,000 pieds, large de 50 à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse fut faite.

Il a été enlevé 25,110 verges cubes de sable et d'argile.

Le 1er novembre 1891, l'outillage fut amené à Gananoque, où il arriva le 8, commençant le 9 à travailler dans le port vis-à-vis les quais et continuant ainsi jusqu'à la clôture de la navigation, après avoir enlevé 4,860 verges cubes de sable et de cailloux.

On éprouva beaucoup de difficultés à cause de la présence de vieilles pièces de bois submergées ce qui provoqua du retard afin de permettre de nettoyer et de remettre en place les appareils de l'outillage. Le dragueur fut mis en hivernement à Gananoque le 2 décembre.

Après avoir été réparé et armé au complet au printemps, le dragueur reprit ses travaux à Gananoque le 22 avril 1892, et continua jusqu'au 16 mai à travailler, à l'entrée du port, sur une barre composée de sable et de bran de scie, enlevant 6,460 verges cubes de matières.

Le 17 mai, l'outillage fut amené à Kingston où il arriva le même jour; le 18, il se mit à creuser les abords des quais de ce port et il continua ainsi jusqu'au 11 juin, enlevant 4,530 verges cubes.

Le 12 juin, le dragueur fut amené à Collins Bay, où il arriva le 13, commençant le même jour à draguer une barre de vase, dragage qui dura jusqu'au 25, après avoir enlevé 3,300 verges cubes de vase.

Le dragueur fut ensuite amené à Picton, Ont, quittant Collins Bay le 27 et arrivant à Picton le 28; il commença le même jour à draguer autour des quais et il continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, enlevant 1,080 verges cubes de vase.

LE "ONTARIO."

Au commencement de l'exercice, le premier juillet 1891, le dragueur *Ontario* travaillait à Trenton, Ont., sur une batture entre la ville de Trenton et le canal Murray, et il continua ainsi jusqu'au 5 septembre 1891, faisant trois tranchées longues de 1,350 pieds, et larges de 90, à une profondeur de 10 pieds, après avoir enlevé 10,410 verges cubes de vase, de cailloux, de tuf et de gravier.

Le 6 septembre, le dragueur fut amené à Belleville où il resta jusqu'au 18, à draguer vis-à-vis les quais, enlevant 1,800 verges cubes de vase et de sable.

Le 19 septembre, le dragueur fut amené à Port-Hope, Ont., où il arriva le même jour; il commença le 20 à nettoyer le port et continua jusquau 30 novembre, après avoir enlevé 16,090 verges cubes de sable, de vase et de gravier.

Le 2 décembre, le dragueur fut mis en hivernement à Port-Hope. Après avoir subi les réparations ordinaires, il reprit ses travaux à Port-Hope le 28 avril et il continua jusqu'au 30 mai 1892, creusant l'entrée de l'ancien fort à une profondeur de 10 pieds, après avoir enlevé 9,840 verges cubes de vase et de sable.

Le 31 mai, l'outillage fut amené à Cobourg, Ont., où il commença le même jour, jusqu'au 8 juin, à travailler sur une barre entre les jetées, enlevant 3,240 verges cubes de vase et de sable.

Le 9 juin, l'outillage fut remorqué à Amherstburg, Ont., où il arriva le 18; il commença ses travaux le 22 et continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, creusant le chenal vis-à-vis les quais après avoir enlevé 1,410 verges cubes de gravier et d'argile.

LE "QUEEN."

Le premier juillet, le dragueur *Queen* reprit ses travaux dans la rivière Yamaska, Québec, en amont de l'écluse et il y continua jusqu'au 12, faisant une tranchée longue de 625 pieds et large de 20 pieds, à une profondeur de 7 pieds, à l'eau basse, après avoir enlevé 3,181 verges cubes d'argile et de sable.

Le 13 juillet, l'outillage fut amené dans la rivière Ottawa, à 9 milles en aval d'Ottawa; il se mit à draguer sur la batture appelée n° 5 formée de sable et de bois de scie et il continua ainsi jusqu'à la clôture de la navigation le 12 novembre 1892, faisant une tranchée longue de 5,000 pieds et large de 25, à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

Il a été enlevé 23,402 verges cubes de sable et de bran de scie. L'outillage fut alors mis en hivernement à Ottawa le 14 novembre.

Le 25 mai, le dragueur fut amené à Belleville où il arriva le 22, commençant à y travailler le 23, et continuant ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice; il travailla

dans le port, vis-à-vis les quais, et enlevant d'anciennes piles cariées, etc. ; il creusa un chenal en face des quais, après avoir enlevé 7,676 verges cubes d'argile, de pierre de gravier et de cailloux.

LE " SAINT-LOUIS."

Le 1er juillet 1891, le dragueur *Saint-Louis*, travaillait à Trenton, Ont., conjointement avec l'*Ontario*, sur une batture entre la ville de Trenton et le canal Murray, faisant un chenal à travers cette batture; il continua ainsi jusqu'au 22 août, après avoir enlevé 4,475 verges cubes de vase.

Le 22 août, le dragueur fut amené dans la rivière Ottawa où il arriva le 31 ; le 8 septembre, il commença à draguer sur batture appelée n° 5 à environ 9 milles en aval de la cité d'Ottawa, et il continua jusqu'au 2 novembre 1891, enlevant 6,150 verges cubes de sable.

Le 2 novembre, le dragueur fut amené à la baie La Vallière et il se mit à creuser un chenal entre la rivière Yamaska et la rivière du Pot-au-Beurre jusqu'au 20 novembre, après avoir enlevé 1,755 verges cubes d'argile.

Le dragueur fut amené à Sorel le 21 novembre pour y passer l'hiver.

Au printemps de 1892, après avoir subi les réparations habituelles, le dragueur quitta Sorel pour Québec, où il arriva le 8 mai 1892 ; il se mit à draguer dans le bassin du quai de la Reine ce qu'il fit jusqu'au 27, enlevant 890 verges cubes d'argile, de tuf et de gravier.

Le 27 mai, le dragueur quitta Québec pour la baie La Vallière, où il arriva le 29, travaillant jusqu'au 26 juin à faire, à travers un marais, un chenal long de 300 pieds et large de 20 à une profondeur de 6 pieds, déposant de chaque côté les matières draguées.

Le 26 juin, l'outillage fut amené à Longueuil, où il arriva le 27 ; il commença le 29 à draguer sur une batture de tuf en face de la jetée de l'Etat, et continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, après avoir enlevé 45 verges cubes de tuf.

LE " WINNIPEG."

Dans le cours de l'exercice, ce dragueur a travaillé dans le chenal occidental de l'embouchure de la rivière Rouge au lac Winnipeg ; les travaux ont été très satisfaisant pendant toute la première partie de l'exercice, mais les grands vents incessants ont considérablement retardé le dragage du chenal jusqu'au lac, et en conséquence la somme du dragage n'a pas été aussi considérable qu'on pouvait le désirer.

On n'a dû faire l'emploi d'une forte somme pour acheter des bossoirs supplémentaires et pour réparer la cuiller ; on a aussi jugé nécessaire d'acheter une cuiller neuve afin de ne pas retarder les travaux ; l'outillage est maintenant en bon état. Ce dragueur a enlevé en tout 48,780 verges cubes de matières à raison de 28 centins la verge cube.

LE "PRIESTMAN."

Dans le cours du dernier exercice, ce dragueur a continué à travailler dans le chenal de la rivière de la Vase Blanche, mais comme ce dragueur était en très mauvais état et qu'il faisait beaucoup d'eau, on a dû le radouber du tout au tout, ce radoubage n'a été terminé que le 12 août 1891.

Ce radoubage s'est résumé à calfater le fond, une partie des côtés du dragueur à poser un pont neuf, et des étais dans le dragueur, ce qui a eu l'effet de le renforcer considérablement. Le remorqueur et les chalans ont aussi été réparés ; mais on devra reconstruire presque complètement les chalands qui suivent ce dragueur pour qu'on puisse s'en servir à l'avenir, et la machine du dragueur est de plus en très mauvais état, la somme de travail qu'on pourrait faire même dans des circonstances les plus favorables est très peu satisfaisante. La quantité de matières enlevées dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 4,973 verges cubes, au coût de 95 centins la verge cube.

LE " PACIFIC".

Le dragueur *Pacific* a été employé depuis le 1er octobre dernier à draguer la partie méridionale du port intérieur de Victoria, voisin de la baie James. Le but est d'agrandir autant que possible le port intérieur en le creusant jusqu'à près de la marque des eaux basses, telle qu'indiquée par zéro au maréomètre, pour obtenir une profondeur de moyenne de 17 pieds à marée basse, obviant ainsi à la nécessité de construire des quais loin au large, ce qui, si cela se faisait, rognerait considérablement l'espace du part.

Au 30 juin dernier, 33,390 verges cubes de vase et d'argile dur, mêlée de cailloux avaient été dragrées au coût de $11,642.50 y compris les réparations, le prix par verge cube est donc de 34 centins; on peut dire que c'est là un bon été de travail.

Les réparation se sont résumées à renouveler les courroies, les chaines, les godets, à poser une table et des tiges neuves, et faire subir au dragueur des menues réparations générales lorsque la nécessité s'en présentait.

Tous les vaisseaux sont maintenant en bon état.

" SAMSON ".

Lorqu'il n'a pas été employé aux travaux d'améliorations de la Fraser, le bateau-chèvre *Samson* a été occupé à enlever des chicots du chenal de la rivière et à veiller aux bouées qui marquent le chenal à son embouchure pour le ministère de la marine.

En tout, 203 gros chicots ont été arrachés, coupés et mis dans un endroit où ils n'offriront plus de danger à la navigation.

Les dépenses, à l'exclusion de la partie afférente au ministère de la marine, mais y compris les réparations, se sont élevées à $5,963.87.

Les réparations ont compris le peinturage général, le renouvellement de diverses pièces du mécanisme de l'hélice, les modifications considérables de la chaudière, la réparation de l'ancre et plusieurs autre réparations de moindre importance mais nécessaires au bateau en général. On a de plus fait l'acqusition d'un nouveau cable, etc.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à vapeur, à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion*, et 8 chalans.
do do *Prince Edward* et 5 chalans et un chalan à eau.
do do *George McKenzie* et 5 chalans.

Aussi cinq chalans qui appartenaient au dragueur naufragé le *Cap-Breton*, un chalan à pierre avec chaudière, mécanisme, grue et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Queen* et 2 chalans, et le remorqueur *Ottawa.*
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul*
do do *Saint-Louis* et 2 chalans, un chalan d'habitation et le remorqueur *Sensation.*
Le dragueur à sable *Octopus.*
Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.
Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*
Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalands et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Au Manitoba.

Le dragueur *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et un bateau à charbon.

Le dragueur *Priestman*, le remorqueur *Victoria* et deux chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Princess.*
Le bateau-chèvre *Samson.*

CHENAL DES VAISSEAUX, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt, St. James, St. Francis, C. J. Brydges, Minnie Parsons ;* trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau pour la pierre, douze chalans à déchargeoirs, d'une capicité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages et deux chalans à fond plat.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Lawrence," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	508 33	508 33	506 01	508 33	506 78	408 33	408 33	431 34	408 33	408 33	439 22	508 33	5,549 99
Houille	18 50	348 19	.....	266 27	.....	105 00	19 36	.....	.....	.....	.....	468 68	1,226 00
Comestibles	88 68	130 66	177 71	294 04	.....	94 85	160 85	93 73	97 42	105 99	168 99	400 43	1,813 35
Approvisionnements	18 20	120 73	.....	.....	4 62	10 00	.....	.....	.....	64 56	.....	538 33	756 44
Equipement	23 70	.....	.....	.....	.....	.....	13 65	.....	.....	.....	40 00	328 79	406 14
Eau	.....	.....	9 50	34 50	3 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27 75	74 90
Réparations	.....	.....	.....	.....	878 33	.....	1 35	.....	173 68	46 46	191 90	456 33	1,748 05
Pilotage	29 67	65 00	65 00	70 00	118 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 00	491 97
Remorquage	67 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00	367 50
Quaiage	2 00	.....	.....	45 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	199 00	246 00
Imprévus	4 85	37 44	4 72	.....	7 59	.....	.....	.....	7 05	80	10 20	39 66	112 31
Totaux	761 43	1,210 35	762 94	1,218 14	1,518 77	618 18	603 54	525 07	686 48	626 14	850 31	3,411 30	12,792 65
Frais d'exploitation	731 76	1,210 35	762 94	1,218 14	640 44	618 18	602 19	525 07	Nil	579 68	1 64	1,920 05	8,810 44
Réparat. ordinaires	29 67	Nil	Nil	Nil	15 05	Nil	1 35	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	46 07
Drag. de l'Etat, réparations et hivernage	Nil	Nil	Nil	Nil	863 28	Nil	Nil	Nil	686 48	46 46	848 67	1,491 25	3,936 14
Totaux	761 43	1,210 35	762 94	1,218 14	1,518 77	618 18	603 54	525 07	686 48	626 14	850 31	3,411 30	12,792 65

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Canada," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	413 01	409 36	363 22	415 33	415 33	315 26	221 66	290 33	290 33	404 92	415 33	415 33	4,369 41
Houille	.....	267 33	.....	.....	41 40	72 00	.....	.....	.....	27 60	176 52	198 50	783 35
Comestibles	114 91	60 51	7 10	130 09	99 15	.....	87 66	34 85	80 95	61 15	173 59	101 81	951 77
Approvisionnements	77 15	.....	.....	.....	28 70	.....	23 58	.....	.....	18 28	.....	.....	147 71
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	723 19	.....	21 00	744 19
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations	25 71	.....	.....	.....	133 00	.....	.....	.....	178 79	21 40	946 68	105 52	1,411 10
Pilotage	67 50	60 00	55 00	60 00	40 00	.....	.....	.....	.....	17 50	52 50	57 50	410 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	409 28	.....	.....	429 28
Imprévus	10 21	9 70	.....	.....	15 06	.....	.....	.....	.....	15 31	.....	7 65	57 93
Totaux	708 49	826 90	425 32	605 42	772 64	387 26	332 90	325 18	550 07	1,698 63	1,764 62	907 31	9,304 74
Frais d'exploitation	682 78	826 90	425 32	605 42	639 64	387 26	332 90	325 18	Nil	1,267 95	817 94	801 79	7 113 08
Réparation ordinaire	25 71	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	5 38	31 09
D. de l'E., réparations et hivernage	Nil	Nil	Nil	Nil	133 00	Nil	Nil	Nil	550 07	430 68	946 68	100 14	2,160 57
Totaux	708 49	826 90	425 32	605 42	772 64	387 26	332 90	325 18	550 07	1,698 63	1,764 62	907 31	9,304 74

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "New Dominion," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	498 52	494 50	494 50	497 75	316 69	157 50	155 00	178 80	166 71	452 74	496 02	494 50	4,403 24
Houille	.....	65 02	41 25	29 00	.....	.....	.....	.....	.....	230 14	.....	.....	365 41
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	6 00	7 16	20 41	.....	.....	.....	94 69	337 98	466 24
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 50	.....	18 50
Réparations	27 22	24 18	51 38	8 06	.....	.....	.....	.....	36 10	8 75	880 65	.....	1,036 34
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	464 00	312 00	312 00	372 75	42 00	.....	.....	.....	.....	.....	268 00	524 00	2,294 75
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	50 00
Imprévus	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 24	.....	.....	.....	.....	9 16	13 40
Totaux	989 74	895 70	899 13	907 56	364 69	164 66	179 65	178 80	202 81	691 63	1,757 86	1,415 64	8,647 87
Frais d'exploitation	962 52	871 52	847 75	899 50	364 69	164 66	179 65	178 80	Nil	385 14	858 71	1,018 50	6,731 44
Réparation ordinaire	27 22	24 18	51 38	8 06	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	110 84
D. de l'E., réparations et hivernage	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	202 81	306 49	899 15	397 14	1,805 59
Totaux	989 74	895 70	899 13	907 56	364 69	164 66	179 65	178 80	202 81	691 63	1,757 86	1,415 64	8,647 87

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Prince Edward," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	493 74	484 75	494 50	497 75	491 25	325 66	155 00	152 50	157 50	155 00	447 83	493 96	4,349 44
Houille	.....	163 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	113 85	96 60	373 46
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	136 78	10 82	.....	99 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121 73	.....	368 78
Equipement	.....	.....	.....	.....	17 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 56
Eau	26 04	40 00	48 40	43 00	45 00	20 00	.....	.....	.....	.....	40 00	40 00	302 44
Réparations	25 60	343 80	134 52	11 74	.....	.....	64 62	6 00	.....	.....	258 56	64 60	909 44
Pilotage	7 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 50	.....	21 00
Remorquage	920 00	650 00	650 00	.....	.....	2,030 00	.....	.....	.....	.....	625 00	650 00	5,525 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	3 19	.....	.....	.....	.....	.....	40 88	.....	.....	.....	.....	.....	44 07
Totaux	1,612 85	1,692 38	1,327 42	651 94	553 81	2,375 66	260 50	158 50	157 50	155 00	1,620 47	1,345 16	11,911 19
Frais d'exploitation	1,587 25	1,348 58	1,192 90	640 20	553 81	2,375 66	195 88	152 50	Nil	155 00	1,371 51	1,280 56	10,853 85
Réparat. ordinaires	25 60	Nil	Nil	11 74	Nil	Nil	64 62	6 00	Nil	Nil	Nil	Nil	107 96
Réparations et hivernage	Nil	343 80	134 52	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	157 50	Nil	248 96	64 60	949 38
Totaux	1,612 85	1,692 38	1,327 42	651 94	553 81	2,375 66	260 50	158 50	157 50	155 00	1,620 47	1,345 16	11,911 19

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Geo. McKenzie," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	497 75	494 50	494 50	513 55	1,079 97	181 97	157 63	152 50	210 25	268 21	593 13	609 46	5,253 42
Houille	.....	34 20	72 60	26 18	12 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 40	236 28
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	4 80	.....	1 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 15
Equipement	.....	.....	.....	.....	12 00	.....	8 45	.....	.....	.....	.....	.....	20 45
Eau	57 50	71 76	86 90	11 50	23 75	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	12 32	278 73
Réparations	.....	15 85	177 75	.....	434 04	.....	.....	.....	13 69	133 02	206 12	357 34	1,337 81
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	702 00	830 00	650 00	.....	703 65	1,154 25	.....	.....	.....	.....	1,175 00	1,300 00	6,514 90
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	255 72	.....	.....	255 72
Imprévus	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 03	.....	.....	.....	.....	.....	30 03
Totaux	1,262 05	1,446 31	1,483 10	551 23	2,266 31	1,351 22	196 11	152 50	223 94	656 95	1,974 25	2,369 52	13,933 49
Frais d'exploitation	1,262 05	1,430 46	1,305 35	551 23	1,291 40	1,351 22	196 11	152 50	Nil	214 21	1,768 13	2,012 18	11,534 84
Réparat. ordinaires	Nil	15 85	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	15 85
Réparations et hivernage	Nil	Nil	177 75	Nil	974 91	Nil	Nil	Nil	223 94	442 74	206 12	354 34	2,382 80
Totaux	1,262 05	1,446 31	1,483 10	551 23	2,266 31	1,351 22	196 11	152 50	223 94	656 95	1,974 25	2,369 52	13,933 49

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Nipissing," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	308 00	343 00	341 33	629 00	413 94	89 91	89 27	89 26	164 11	314 49	375 00	323 00	3,480 31
Houille	927 56	91 35	.....	204 35	183 34	.....	.....	.....	.....	63 57	248 51	282 90	2,001 58
Bois	2 50	1 25	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	.....	1 50	12 25
Comestibles	93 15	98 06	100 60	108 25	160 93	.....	.....	.....	.....	43 33	112 67	100 00	816 99
Approvisionnements	26 50	5 72	1 60	1 11	5 94	.....	.....	.....	.....	50 37	.....	9 20	100 44
Equipement	39 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99 25	.....	.....	138 85
Réparations	100 13	29 14	74 66	67 29	100 43	266 33	193 88	202 91	93 88	173 38	34 20	49 89	1,386 12
Pilotage	.....	.....	.....	.....	219 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	219 96
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	39 31	9 22	11 65	5 35	20 55	6 63	1 50	.....	13 18	1 65	6 05	4 94	120 03
Totaux	1,536 75	577 74	533 84	1,015 35	1,105 09	362 87	284 65	292 17	271 17	749 04	776 43	771 43	8,276 53
Frais d'exploitation	1,436 62	548 60	459 18	948 06	1,004 66	96 54	90 77	89 26	177 29	575 66	742 23	721 54	6,890 41
Réparat. ordinaires	70 99	.....	45 52	38 15	6 55	72 45	.....	.....	.....	79 50	5 05	20 74	338 95
do extraordin	29 14	29 14	29 14	29 14	93 88	193 88	193 88	202 91	93 88	93 88	29 15	29 15	1,047 17
Totaux	1,536 75	577 74	533 84	1,015 35	1,105 09	362 87	284 65	292 17	271 17	749 04	776 43	771 43	8,276 53

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Louis," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	283 50	283 50	303 50	567 00	360 67	59 26	59 27	59 26	59 27	49 83	253 94	30 61	2,650 61
Houille	122 25	128 23	.....	.....	168 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53 33	471 96
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibles	91 35	96 02	93 85	92 75	84 00	.....	.....	.....	.....	12 00	70 00	83 23	623 20
Approvisionnements	18 60	4 34	.....	.....	8 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 35
Equipement	.....	.....	.....	.....	9 00	.....	.....	.....	.....	.....	11 44	.....	20 44
Réparations	31 54	15 10	19 88	212 37	216 27	212 38	212 38	212 38	212 38	.....	11 25	.....	1,355 93
Pilotage	.....	6 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 45
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	75 00
Imprévus	102 25	2 40	1 90	2 25	4 65	.....	.....	.....	.....	.....	9 72	35 25	158 42
Totaux	649 49	536 04	419 13	874 37	851 15	271 64	271 65	271 64	271 65	61 83	356 35	558 42	5,393 36
Frais d'exploitation	617 95	520 94	399 25	662 00	634 88	59 26	59 27	59 26	59 27	61 83	345 10	558 42	4,037 43
Réparat. ordinaires	31 54	15 10	19 88	.....	3 90	.....	.....	.....	.....	.....	11 25	.....	81 67
do extraordin.	.....	.....	.....	212 37	212 37	212 38	212 38	212 38	212 38	.....	.....	.....	1,274 26
Totaux	649 49	536 04	419 13	874 37	851 15	271 64	271 65	271 64	271 65	61 83	356 35	558 42	5,393 36

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Queen," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	343 00	299 94	316 06	594 00	248 50	59 26	65 27	59 26	59 27	240 66	310 75	385 00	2,980 97
Houille	723 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66 60	355 94	1,146 05
Bois	.....	.....	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 00
Comestibles	95 25	96 31	90 90	90 90	63 00	.....	.....	.....	.....	.....	94 46	100 00	630 82
Approvisionnements	24 28	4 43	1 60	2 27	.....	.....	.....	.....	.....	15 97	.....	8 40	56 95
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 65	16 65	92 30
Réparations	54 74	85 14	65 40	66 81	64 39	70 38	64 38	96 66	64 38	159 48	146 61	46 66	985 03
Pilotage	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	21 81	4 95	9 55	6 95	13 15	3 00	.....	.....	12 47	.....	.....	7 78	79 66
Totaux	1,272 59	490 77	487 51	760 93	389 04	132 64	129 65	155 92	136 12	416 11	694 07	920 43	5,985 78
Frais d'exploitation	1,217 85	405 63	422 11	694 12	324 65	62 26	65 27	59 26	71 74	256 63	547 46	873 77	5,000 75
Réparat., ordinaires	25 60	56 00	36 26	2 42	.....	6 00	.....	32 25	.....	130 34	117 47	17 52	423 89
do extraordin.	29 14	29 14	29 14	64 39	64 39	64 38	64 38	64 38	64 38	29 14	29 14	29 14	561 14
Totaux	1,272 59	490 77	487 51	760 93	389 04	132 64	129 65	155 92	136 12	416 11	694 07	920 43	5,985 78

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Ontario," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	301 00	311 52	338 00	620 00	400 03	89 26	89 27	89 26	89 27	379 34	411 00	358 50	3,476 45
Houille	247 52	321 95	147 07	227 36	160 51	.....	.....	.....	.....	100 75	223 00	309 95	1,738 11
Bois	.....	1 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 75	4 25
Comestibles	92 58	95 00	100 00	100 00	106 45	.....	.....	.....	.....	.....	102 75	100 00	696 78
Approvisionnements	19 92	15 30	.....	9 90	2 88	.....	.....	.....	.....	51 54	6 41	.....	105 95
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	139 16	.....	.....	139 16
Réparations	73 03	45 84	163 77	48 24	191 62	177 32	177 32	177 32	177 33	213 05	244 02	133 94	1,822 80
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	18 80	5 65	7 93	7 26	2 91	.....	.....	14 55	.....	.....	17 27	33 26	107 63
Totaux	752 85	796 76	756 77	1,012 76	864 40	266 58	266 59	281 13	266 60	883 84	1,004 45	938 40	8,091 13
Frais d'exploitation	679 82	750 92	593 00	964 52	672 78	89 26	89 27	103 81	89 27	670 79	760 43	804 46	6,268 33
Réparat., ordinaires	43 89	16 70	134 63	19 10	14 30	.....	.....	.....	.....	183 91	66 70	104 80	584 03
do extraordin.	29 14	29 14	29 14	29 14	177 32	177 32	177 32	177 32	177 33	29 14	177 32	29 14	1,238 77
Totaux	752 85	796 76	756 77	1,012 76	864 40	266 58	266 59	281 13	266 60	883 84	1,004 45	938 40	8,091 13

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Challenge," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	332 00	332 00	332 00	633 00	295 13	89 26	96 26	89 26	89 27	257 84	401 00	342 00	3,289 02
Houille	.....	.....	318 50	161 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252 33	196 86	928 69
Bois	.....	.....	14 50	33 25	106 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153 90
Comestibles	100 00	100 00	100 00	106 00	76 66	.....	.....	.....	.....	.....	101 70	100 00	678 36
Approvisionnements	22 68	.....	9 16	5 13	.....	.....	.....	.....	.....	41 02	18 57	66 65	163 21
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations	140 61	29 14	126 60	215 99	197 49	232 57	192 91	192 90	192 92	297 07	55 42	71 40	1,945 02
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévues	4 75	19 22	11 90	4 70	52 67	.....	.....	.....	13 41	4 87	5 44	43 63	160 59
Totaux	600 04	480 36	912 66	1,153 07	728 10	321 83	289 17	282 16	295 60	600 80	834 46	820 54	7,318 79
Frais d'exploitation	459 43	451 22	786 06	937 08	530 61	89 26	96 26	89 26	102 68	303 73	779 04	749 14	5,373 77
Répar. ordinaires	111 47	.....	97 46	23 10	4 60	203 43	.....	.....	.....	104 15	26 26	42 25	612 72
do extraordinaires	29 14	29 14	29 14	192 89	192 89	29 14	192 91	192 90	192 92	192 92	29 16	29 15	1,332 30
Totaux	600 04	480 36	912 66	1,153 07	728 10	321 83	289 17	282 16	295 60	600 80	834 46	820 54	7,318 79

TRAVAUX PUBLICS

ETAT indiquant la classification du coût du dragage du chenal des vaisseaux

Vaisseau.	Combustible.	Gages.	Pension.	Approvisionnements et matériaux.	Réparations générales.	Dépenses générales.	Salaires et dépenses des bureaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dragueur n° 11.....	2,111 97	2,825 38	1,122 24	862 84	436 60	4, 996 95	1,457 08
do n° 13.....	2,288 92	2,459 90	983 69	665 25	898 13	4,758 84	1,387 69
Dérocheuse n° 1	53 27	340 64	70 00	58 90	456 66	904 22	263 70
Remorqueur "John Pratt".	580 93	1,350 90	495 82	317 47	256 39	2,331 75	680 02
do "St-Francis".	1,224 55	1,315 23	489 80	193 54	68 26	1,951 35	569 00
Remorq. "M. F. Parsons".	411 65	441 26	136 33	105 40	99 98	761 37	222 05
do "C. J. Brydges"..	86 93	.....	.....	... .	342 77	332 77	97 15
do "St. James".....	630 81	1,031 35	439 43	117 96	271 37	1,760 84	513 50
Totaux.....	7,389 03	9,764 66	3,737 31	2,321 36	2,830 16	17,798 09	5,190 19

DU CANADA.

entre Montréal et Québec pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.

Coût total.	Service de la dérocheuse n° 1.	Proportion du service du dragueur.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour.	Nombre de vgs cubes.	Coût de la verge cube.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.		
13,813 06	1,132 13	10,348 09	25,293 28	155	163 18	85,845	29·4 centins.
13,442 42	1,015 26	9,279 84	23,737 52	139	170 77	58,350	40·6 centins.
2,147 39							
6,013 28							
5,811 73							
2,178 04							
859 62							
4,765 26							
49,030 80	2,147 39	19,627 93	49,030 80	.....	.....	144,195	34·0 centins.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Pacific," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	....	.....	.....	24 00	193 19	1,220 00	625 00	615 00	599 50	630 48	550 48	565 00	5,022 65
Houille	....	.....	.....	.....	384 50	.....	321 75	89 37	186 50	87 50	.....	375 00	1,444 62
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau	.....	.....	.....	.....	4 17	4 98	.....	.....	.....	5 30	.....	.....	14 45
Comestibles	.....	.....	.....	.....	158 42	139 96	150 63	136 29	139 00	139 46	137 31	289 61	1,290 68
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	34 00	38 16	6 75	47 03	15 75	48 95	32 34	80 40	303 38
Equipement	.....	.....	.....	.....	7 75	14 33	72 80	3 50	.....	3 50	.....	44 21	146 09
Réparations	.....	.....	.....	406 75	666 53	346 42	171 90	33 25	234 96	170 44	10 00	1,360 88	3,401 13
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	.....	.....	.....	.....	14 00	.....	.....	.....	.....	.....	5 50	.....	19 50
Totaux	.....	.....	.....	430 75	1,462 56	1,763 85	1,348 83	924 44	1,175 71	1,085 63	735 63	2,715 10	11,642 50
Frais d'exploitation	.....	.....	.....	24 00	796 03	1,417 43	1,176 93	891 19	940 75	915 19	725 63	1,354 22	8,241 37
Répar. ordinaires	.....	.....	.....	23 75	150 90	70 43	34 48	33 25	28 13	25 00	10 00	350 88	726 82
do extraordin	.....	.....	.....	383 00	515 63	275 99	137 42	.....	206 83	145 44	.....	1,610 00	2,674 31
Totaux	.....	.....	.....	430 75	1,462 56	1,763 85	1,348 83	924 44	1,175 71	1,085 63	735 63	2,715 10	11,642 50

CLASSIFICATION des déboursés du bateau-chèvre "Samson," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	33 29	711 60	401 85	17 46	1,045 78	504 04	540 40	540 00	540 00	540 00	652 59	958 04	*6,484 65
Houille	.....	.....	83 20	.....	345 60	96 00	64 00	140 80	82 30	122 95	421 10	17 00	1,373 95
Bois	.....	.....	27 50	.....	68 00	27 50	22 00	27 50	22 00	27 50	.....	109 50	331 50
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 27	.....	.....	.....	.....	5 27
Comestibles	.....	67 30	221 75	.....	318 54	156 35	129 07	104 78	174 88	149 10	151 58	327 63	1,800 98
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	47 66	18 89	.....	.....	39 32	.....	76 50	.....	182 37
Equipement	.....	.....	.....	.....	38 30	.....	.....	.....	10 03	39 93	.....	163 31	251 57
Reparations	.....	2 25	476 97	.....	150 85	18 63	.....	.....	10 53	62 38	124 65	300 54	1,146 80
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	.....	.....	10 25	.....	8 60	6 50	3 50	.....	6 75	.....	6 25	.....	41 85
Totaux	33 29	781 15	1,221 52	17 46	2,023 33	827 91	758 57	818 35	885 81	941 86	1,432 67	1,876 02	11,617 94
Frais d'exploitation	33 29	778 90	744 55	17 46	1,872 48	809 28	758 57	818 35	875 28	879 48	1,308 02	1,575 48	10,471 14
Réparat. ordinaires	.....	2 25	78 97	.....	150 85	18 63	.....	.....	10 53	62 38	.....	300 54	624 15
do extraordin	.....	.....	398 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 65	.....	522 65
Totaux	33 29	781 15	1,221 52	17 46	2,023 33	827 91	758 57	818 35	885 81	941 86	1,432 67	1,876 02	11,617 94

* $598.84 ont été payés par le ministère de la marine.

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

"ST. LAWRENCE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Sable très fin	7,875	5,950	4,725	1,838	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,388
Vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,375	4,375
Totaux	7,875	5,950	4,725	1,838	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,375	24,763

"CANADA."

Tuf	180	180	.....	1,080	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,440
Gravier	6,570	2,900	700	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,400	630	17,100
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	.....	90
Sable ordinaire	1,350	2,950	4,115	968	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,020	16,403
Sable très fin	.....	.....	.....	.....	720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720
Vase	.....	.....	.....	.....	1,530	.....	.....	.....	.....	990	180	.....	2,700
Totaux	8,100	6,030	4,815	2,948	2,250	.....	.....	.....	.....	990	5,670	7,650	38,453

"NEW DOMINION."

Sable ordinaire	.....	8,295	10,150	8,570	1,155	.....	.....	.....	.....	.....	5,635	12,215	46,020
Sable et sciure	6,895	420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,315
Vase	.....	.....	.....	1,300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,300
Totaux	6,895	8,715	10,150	9,870	1,155	.....	.....	.....	.....	.....	5,635	12,215	54,635

"PRINCE EDWARD."

Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,674	2,674
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,841	1,841
Sable, ordinaire	800	3,051	2,694	.....	.....	1,002	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,547
Sable et coquilles	.....	.....	1,125	2,016	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,141
Vase	855	3,000	.....	.....	3,243	.....	.....	.....	.....	.....	5,517	3,564	16,179
Totaux	1,655	6,051	3,819	2,016	3,243	1,002	.....	.....	.....	.....	5,517	8,079	31,382

"GEO. McKENZIE."

Gravier	3,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,360	4,000	9,760
Argile et pierre	.....	3,825	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	675	.....	4,500
Sable, ordinaire et caillotis	3 570	45	4,000	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,365	4,865	16,045
Vase et coquilles	.....	.....	3,155	1,465	4,240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,860
Totaux	6,970	3,870	7,155	2,665	4,240	.....	.....	.....	.....	.....	5,400	8,865	39,165

"NIPISSING."

Cailloux	.....	.....	.....	.....	1,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800
Argile	6,330	.....	.....	3,510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,840
Sable, ordinaire	2,010	6,450	9,090	5,070	3,060	.....	.....	.....	.....	2,940	3,520	.....	32,140
Vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,860	7,050	8,910
Totaux	8,340	6,450	9,090	8,580	4,860	.....	.....	.....	.....	2,940	5,380	7,050	52,690

"ST. LOUIS."

Tuf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	480	45	525
Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	.....	270
Agile	.....	.....	.....	.....	1,755	.....	.....	.....	.....	.....	210	2,931	4,896
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140	.....	140
Sable, ordinaire	.....	.....	2,325	3,675	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	635	6,785
Vase	2,950	1,525	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,475
Totaux	2,950	1,525	2,325	3,675	1,905	.....	.....	.....	.....	.....	1,100	3,611	17,091

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

"QUEEN."

Matières draguées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100	...	100
Cailloux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,978	1,978
Gravier	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 976	1,976
Argile	1,638	...	...	...	...	...	...	...	...	...	380	...	2,018
Argile et pierre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,434	2,408	3,842
Sable, ordinaire	2,663	6,426	6,688	6,880	2,288	...	...	...	...	...	...	...	24,945
Totaux	4,301	6,426	6,688	6,880	2,288	...	...	...	...	...	1,914	6,362	34,859

"ONTARIO."

Tuf	780	720	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,500
Cailloux	1,620	2,430	450	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4,500
Gravier	2,100	690	450	...	780	...	...	...	...	...	...	585	4,605
Argile	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	825	825
Argile et pierre	...	...	...	...	990	...	...	...	...	...	...	...	990
Sable, ordinaire	...	...	2,760	10,690	2,235	...	...	...	...	510	7,715	2,430	26,340
Vase	480	690	420	...	1,005	...	...	...	...	...	1,615	810	5,020
Totaux	4,980	4,530	4,080	10,690	5,010	...	...	...	...	510	9,330	4,650	43,780

"CHALLENGE."

Tuf	4,380	1,830	2,100	1,560	...	...	...	...	...	...	2,000	960	12,830
Gravier	...	6,720	...	500	1,120	...	...	...	...	...	...	...	8,340
Argile	...	2,160	...	...	...	...	...	...	...	...	1,570	1,440	5,170
Argile et pierre	...	...	240	...	...	...	...	...	...	...	...	...	240
Sable, ordinaire	...	...	...	580	1,400	...	...	...	...	...	...	...	1,980
Totaux	4,380	10,710	2,340	2,640	2,520	...	...	...	...	...	3,570	2,400	28,560

RÉSUMÉ des travaux de dragage du chenal des vaisseaux, dans le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Vaisseau.	Lieux des opérations.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 12 hrs par jour.		Appareils de dragage en marche.		Quantité draguée en verges cubes, mesure de chalan.			Nature des déblais.	Quantité draguée en verges cubes.	
		Jours.	Total des jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre.	Roc.	Total.		Cap à la Roche.	St-Joseph de Lévis.
Dragueur n° 11.....	Cap à la Roche.....	140	.....	1,680	.....	1,321½	.....	.....	82,515	.....	Roc dur stratifié.	82,515	....
	Lévis.....	15	.....	180	....	95½	.....	3,330	.....	.....	Tuf dur, sable et pierres....	... .	3,330
			155		1,860		1,417	.....	... .	85,845			
Dragueur n° 13.....	Cap à la Roche.....	139	.. ...	1,668	.....	1,197¾	.....	.....	58,350	.....	....	58,350	....
			139		1,668		1,197¾	.....	.....	58,350			
								3,330	140,865	144,195		140,865	3,330

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	NOUVEAU-BRUNSWICK. Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
			vgs c.	$ cts.	cts.
"New Dominion"	Oromocto	Sunbury	36,785	6,251 27	.....
	Hampton	King	17,850	3,033 44	9,284 71
"Canada"	Mabou	Inverness	.....	.....	.....
	Chéticamp	do	.....	.....	.....
	Port-Hood	do	.....	.....	.....
	Rivière de l'Est	Pictou	.....	.....	.....
	Quai de la Cie houillère d'Acadie	do	.....	.....	.....
"Prince Edward"	Summerside	Prince	.....	.....	.....
	Quai de Pownal	Queen	.....	.....	.....
	Georgetown	do	.....	.....	.....
	Sturgeon	King	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	Richibouctou	Kent	20,388	11,308 14	11,308 14
	Barrington	Shelburne	.....	.....	.....
"Geo. McKenzie"	Chéticamp	Inverness	.....	.....	.....
	Canal Saint-Pierre	Cap-Breton	.....	.....	.....
	D'Escousse	Richmond	.....	.....	.....
	Rivière de l'Est	Pictou	.....	.....	.....
			75,023	.....	20,592 85

Dragueur.	NOUVEAU-BRUNSWICK. Quantité.	Coût.	NOUVELLE-ECOSSE. Quantité.	Coût.
	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.
"New Dominion"	54,635	9,284 71	.....	.....
"Canada"	.....	.....	38,453	9,989 95
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	20,388	11,308 14	4,375	2,426 57
"Geo. McKenzie"	.....	.....	39,165	14,959 56
	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08

pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité extraite par chaque dragueur.	Dépense totale.
Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.		
vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,635	9,284 71
16,020	4,161 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18,090	4,699 77	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,553	403 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,530	397 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,260	327 35	9,989 95	.....	.....	.....	38,453	9,989 95
.....	.....	.....	13,541	5,518 03	.....	.....	.....
.....	.....	.....	3,243	1,321 54	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1,002	408 32	.....	.....	.....
.....	.....	.....	13,596	5,540 45	12,788 34	31,382	12,788 34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,375	2,426 57	2,426 57	.....	.....	.....	24,763	13,734 71
6,970	2,662 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,825	1,460 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8,550	3,265 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19,820	7,570 45	14,959 56	.....	.....	.....	39,165	14,959 56
81,993	.....	27,376 08	31,382	.....	12,788 34	188,398	60,757 27

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense pour le dragage.	Surintendance.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
Quantité.	Coût.					
vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	54,635	8,647 87	636 84	9,284 71	0 16·994
.....	.....	38,453	9,304 74	685 21	9,989 95	0 25·979
31,382	12,788 34	31,382	11,911 19	877 15	12,788 34	0 40·750
.....	.....	24,763	12,792 65	942 06	13,734 71	0 55·465
.....	.....	39,165	13,933 49	1,026 07	14,959 56	0 38·196
31,382	12,788 34	188,398	56,589 94	4,167 33	60,757 27	0 32·249

État du dragage indiquant les matières enlevées aux div. endroits, la dépense annuelle totale pour chaque dragueur et le coût moyen de la verge cube des déblais.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Endroit.	Tuf dur.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Meaford	6,210		4,380	2,160					12,750
Thornbury	3,660		3,960		240	1,980			9,840
Collingwood	2,960			3,010					5,970
	12,830		8,340	5,170	240	1,980			28,560

Dépense totale annuelle, $7,318.79. Coût de la verge cube, $25\frac{5}{8}$ centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Ile de Jones				6,330		2,010			8,340
Rivière Ottawa				3,510		20,610			24,120
Gananoque		1,800				9,520			11,320
Kingston								4,530	4,530
Baie Collin								3,300	3,300
Picton								1,080	1,080
		1,800		9,840		32,140		8,910	52,690

Dépense totale annuelle, $8,276.53. Coût de la verge cube, $15\frac{7}{10}$ centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Belleville						1,380		420	1,800
Port-Hope			780		990	22,530		2,620	26,920
Cobourg						2,430		810	3,240
Trenton	1,500	4,500	3,240					1,170	10,410
Amherstburg			585	825					1,410
	1,500	4,500	4,605	825	990	26,340		5,020	52,690

Dépense totale annuelle, $8,091.13. Coût de la verge cube, $18\frac{7}{16}$ centins.

DRAGUEUR "QUEEN."

Yamaska				1,638		1,543			3,181
Rivière Ottawa						23,402			23,402
Hog-Back	100				500				600
Belleville		1,978	1,976	380	3,342				7,676
	100	1,978	1,976	2,018	3,842	24,945			34,859

Dépense totale annuelle, $5,985.78. Coût de la verge cube, $17\frac{1}{6}$ centins.

DRAGUEUR "ST-LOUIS."

Trenton								4,475	4,475
Rivière Ottawa						6,150			6,150
Baie la Vallière				4,896		635			5,531
Québec	480		270		140				890
Longueuil	45								45
	525		270	4,896	140	6,785		4,475	17,091

Dépense totale annuelle, $5,393.36. Coût de la verge cube, $31\frac{7}{12}$ centins.

Cout du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-huit années terminées le 30 juin 1891.			Pour l'année 1891-92.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		c. vgs.	$ cts.	$ cts.	c. vgs.	$ cts.	$ cts.	c. vgs.	$ cts.	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre aux Bouches	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse McNair	1,725	4,443 82					1,725	4,443 82	
	Bayfield	1,710	4,405 19					1,710	4,405 19	
	Arisaig	3,540	3,853 30	24,380 23				3,540	3,853 30	24,380 23
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Petite Baie Glacée	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Calédonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Benacadie Pond	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Noël	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Baie des Vaches	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main à Dieu	4,680	2,720 76	66,207 29				4,680	2,720 76	66,207 29
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	60,835	14,573 49	27,378 17				60,835	14,573 49	27,378 17
Digby	Digby	12,585	5,056 29					12,585	5,056 29	
	Weymouth	88	28 62	5,084 91				88	28 62	5,084 91
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05					12,111	8,015 05	
	Havre de Ketch	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	

Cout du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-huit années terminées le 30 juin 1891.			Pour l'année 1891.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		c. vgs.	$ cts.	$ cts.	c. vgs.	$ cts.	$ cts.	c. vgs.	$ cts.	$ cts.
	Quai de Roche	1,750	620 28	...	...	...	...	1,750	620 28	...
	Terminus du ch. de f. d'Halifax	19,290	6,187 38	...	...	...	...	19,290	6,187 38	...
	Jeddore	21,515	4,958 56	...	...	...	...	21,515	4,958 56	...
	North-West Arm	7,350	2,970 39	...	...	...	...	7,350	2,970 39	...
	Quai de la ligne Cunard	1,400	530 04	29,106 91	...	...	...	1,400	530 04	29,106 91
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31	...	...	...	...	19,760	3,491 31	...
	Campbell's Pond	4,940	872 83	...	...	...	...	4,940	872 83	...
	Port-Hastings	270	190 37	...	...	...	...	270	190 37	...
	Chéticamp	122,100	38,350 65	...	25,060	7,362 08	...	147,160	45,712 73	...
	Mabou	100,597	41,978 86	...	16,020	4,161 86	...	116,617	46,140 72	...
	Port-Hood	2,800	855 44	85,739 46	1,553	403 48	11,927 42	4,353	1,258 92	97,666 88
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57	...	...	...	...	70,510	22,194 57	...
	Baie de Mahone	21,844	5,958 65	...	...	...	...	21,844	5,958 65	...
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75	...	...	...	11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia Coal Co., quai	10,240	3,560 26	...	1,260	327 35	...	11,500	3,887 61	...
	Albion Mines	9,475	2,181 25	...	...	...	...	9,475	2,181 25	...
	Rivière de l'Est	104,795	25,067 22	...	21,350	7,967 94	...	126,145	33,035 16	...
	Halifax Coal Co., quai	1,650	359 90	...	...	...	...	1,650	359 90	...
	Quai public de Pictou	7,020	1,634 82	...	...	...	...	7,020	1,634 82	...
	do du marché de Pictou	73,930	20,527 55	...	...	...	...	73,930	20,527 55	...
	do du ch. de fer de do	32,164	9,959 34	...	...	...	...	32,164	9,959 34	...
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01	...	...	...	...	7,345	2,880 01	...
	Vale Colliery, quai	1,395	682 15	...	...	...	...	1,395	682 15	...
	Rivière Jean	85,173	22,243 98	...	...	...	...	85,173	22,242 98	...
	Granton	25,110	10,707 59	...	...	...	...	25,110	10,707 59	...
	New-Glasgow	26,310	5,705 09	...	...	...	...	26,310	5,705 09	...
	Rivière du Milieu	7,000	2,138 60	...	...	...	...	7,000	2,138 60	...
	Dwyer, quai	720	283 22	107,930 98	...	...	8,295 29	720	283 22	116,226 27
Queen	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38	...	...	...	12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse	11,860	5,962 13	...	8,550	3,265 81	...	20,410	9,227 94	...
	Canal Saint-Pierre	79,161	24,434 52	...	3,825	1,460 99	...	82,986	25,895 51	...
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41	...	...	...	...	7,150	2,407 41	...

	Grand Goulet	23,584	5,570 49	.....	.....	.....	.....	23,584	5,570 49	.....
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87	.....	.....	.....	.....	18,920	4,468 87	.....
	Marine Slip	320	56 53	42,899 95	.....	.....	4,726 80	320	56 53	47,626 75
Shelburne	Lockeport	34,048	10,591 41	.....	.....	.....	.....	34,048	10,591 41	.....
	Barrington	20,205	7,656 50	18,249 91	4,375	2,426 57	2,426 57	24,580	10,085 07	20,676 48
Yarmouth	Yarmouth	105,524	38,951 26	38,951 26	.....	.....	.....	105,524	38,951 26	38,951 26
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspee Bay	3,820	1,569 95	1,569 95	.....	.....	.....	3,820	1,569 95	1,569 95
Dragueur "C. B." pertes	.....	.....	762 98	762 98	.....	.....	.....	.....	762 98	762 98
Totaux	.....	1,608,247	520,095 98	520,095 98	81,993	27,376 08	27,376 08	1,690,240	547,472 06	547,472 06

Coût du dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-neuf années terminées le 30 juin 1891.			Pour l'année 1891-92.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		Vgs. c.	$ cts.	$ cts.	c. yds.	$ cts.	$ cts.	Vgs. c.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607	20,629 52	20,629 52				72,607	20,629 52	20,629 52
Kent	Richibucto	67,185	20,985 64		20,388	11,308 14		87,573	32,293 78	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Buctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Priest's Point	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Chapel Point	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do quai de Robertson	45	14 23	37,956 33			11,308 14	45	14 23	49,264 47
Northumberland	Horse Shoe, Miramichi	160,417	44,594 13					160,417	44,595 13	
	Outer Bar	13,125	4,032 67					13,125	4,032 67	
	Grande Dune	37,975	10,121 67	58,748 47				37,975	10,121 67	58,748 47
Queen's	Grand Lake	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	do Anse de McMann	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Washademoak	48,975	6,340 83	39,354 35				48,975	6,340 83	39,354 35
Restigouche	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse	29,400	9,008 64	15,551 72				29,400	9,008 64	15,551 72
Saint-Jean	Terminus du ch. de fer Interc.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile Navy	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Marble Cove	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Grand quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai d'Adams	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford et Stetson	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International	450	52 90					450	52 90	
	Quai de la ligne Anchor	4,695	996 81	63,445 63				4,695	996 81	63,445 63
Sunbury	Oromocto	188,678	36,311 11	36,311 11	36,785	6,251 27	6,251 27	225,463	42,562 38	42,562 38
Westmoreland	Pointe du Chêne	69,700	21,125 92	21,125 92				69,700	21,125 92	21,125 92

York	Frédéricton	39,395	7,699 15	.....	.....	.....	.....	39,395	76,99 15	.....
	St. Mary's Ferry	15,570	6,827 36	.....	.....	.....	.....	15,570	6,827 36	.....
	Gibson	30,395	4,379 52	18,906 03	.....	.....	.....	30,395	4,379 52	18,906 03
King	Bellisle, Pointe	60,170	8,156 76	.....	.....	.....	.....	60,170	8,156 76	.....
	Hampton	14,130	2,505 33	.....	17,850	3,033 44	.....	31,980	5,538 77	.....
	Perry, Pointe	38,020	5,685 81	.....	.....	.....	.....	38,020	5,685 81	.....
	Lamb, Pointe	22,925	3,189 65	19,537 55	.....	.....	3,033 44	22,925	3,189 65	22,570 99
		1,411,757	331,566 63	331,566 63	75,023	20,592 85	20,592 85	1,486,780	352,159 48	352,159 48

Coût du dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-neuf années terminées le 30 juin 1891.			Pour l'année 1891-92.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		Vgs. c.	$ cts.	$ cts.	Vgs. c.	$ cts.	$ cts.	Vgs. c.	$ cts.	$ cts.
King	Grande Rivière	46,110	8,963 97	.....	.....	.....	.....	46,110	8,963 97	.....
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	.....	.....	.....	.....	106,140	17,119 43	.....
	Havre de Murray	44,430	7,378 33	.....	.....	.....	.....	44,430	7,378 33	.....
	Sturgeon	.....	.....	33,461 73	13,595	5,540 45	5,540 45	13,596	5,540 45	39,002 18
Queen	Quai de Charlottetown	41,303	10,264 56	.....	.....	.....	.....	41,303	10,264 56	.....
	Traverse de do	4,045	670 61	.....	.....	.....	.....	4,045	670 61	.....
	Crapaud	89,782	27,493 03	.....	.....	.....	.....	89,782	27,493 03	.....
	Pownal	44,400	9,604 55	.....	3,243	1,321 54	.....	47,643	10,926 09	.....
	Rocky Point	91,440	14,661 16	.....	.....	.....	.....	91,440	14,661 16	.....
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72	.....	.....	.....	.....	17,860	6,326 72	.....
	Wood Islands	2,780	548 00	.....	.....	.....	.....	2,780	548 00	.....
	Crique de Neuf Milles	31,650	6,286 46	.....	.....	.....	.....	31,650	6,286 46	.....
	Quai de Hickey	750	150 51	.....	.....	.....	.....	750	150 51	.....
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28	.....	.....	.....	.....	12,165	2,441 28	.....
	Pinette	3,825	756 24	.....	.....	.....	.....	3,825	756 24	.....
	Fort Augustus	3,195	631 68	.....	.....	.....	.....	3,195	631 68	.....
	Traverse de South Port	33,015	5,528 75	.....	.....	.....	.....	33,015	5,528 75	.....
	Red Point	7,161	3,879 60	.....	.....	.....	.....	7,161	3,879 60	.....
	C'h'town Steam Nav. Co.	7,668	4,904 15	.....	.....	.....	.....	7,668	4,904 15	.....
	do Quai de Connolly	5,343	3,417 17	.....	.....	.....	.....	5,343	3,417 17	.....
	do do Peake Bros.	5,355	3,424 85	.....	.....	.....	.....	5,355	3,424 85	.....
	do do C.f., I.P.-E.	4,950	2,077 52	.....	.....	.....	.....	4,950	2,077 52	.....
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38	.....	.....	.....	.....	13,536	4,775 38	.....
	do Sud	11,649	4,109 67	.....	.....	.....	.....	11,649	4,109 67	.....
	Crique de Gauthier	17,847	8,305 50	.....	.....	.....	.....	17,847	8,305 50	.....
	Georgetown	.....	.....	120,257 39	1,002	408 32	1,729 86	1,002	408 32	121,987 25
Prince	Summerside	15,855	2,495 34	.....	13,541	5,518 03	.....	29,396	8,013 37	.....
	Jetée de Hurd's Point	41,070	7,289 95	.....	.....	.....	.....	41,070	7,289 95	.....
	Tignish	11,387	13,005 45	.....	.....	.....	.....	11,387	13,005 45	.....
	Cascumpec	1,157	538 42	23,329 16	.....	.....	5,518 03	1,157	538 42	28,847 19
		715,868	177,048 28	177,048 28	31,382	12,788 34	12,788 34	747,250	189,836 62	189,836 62

Coût du dragage dans Québec, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892, à même le crédit des Provinces maritimes.

Iles de la Madeleine, comté de Gaspé.....	Havre aux Maisons ..	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	.....
	Amherst, Havre d'....	495	242 05	2,634 97	.....	.....	.....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata.....	Rivière-du-Loup.....	2,587	825 47	825 47	.....	.....	.....	2,587	825 47	825 47
*Rimouski.....	Rimouski...	8,123	3,997 59	3,997 59	.....	.....	.....	8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03	.....	.....	.....	18,005	7,458 03	7,458 03

* Du montant voté pour le dragage de Québec.

ÉTAT du dragage, indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	$ cts.
1872-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 23·331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	.....	.....	68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-84	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-85	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0 23·242
1885-86	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33·56
1787-88	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32·58
1888-89	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	24,240	15,502 95	146,783	64,798 03	0 27·29
1889-90	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	.....	.....	31,422	11,085 39	177,273	54,451 87	0 30·71
1890-91	96,588	20,375 09	61,698	24,386 57	.....	.....	19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0 30·23
1891-92	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	.....	.....	31,382	12,788 34	188,398	60,757 25	0 32·249
Totaux	1,486,782	352,159 56	1,645,656	535,536 78	18,005	7,458 03	747,255	189,836 62	3,899,698	1,084,990 94	0 27·82

ÉTAT du dragage indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province et le coût de chaque dragage pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	Vgs cub.	$ cts.	$ cts.
1878-79	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26·58
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-82	.....	.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24·60
1882-83	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30·52
1883-84	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884-88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888-89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1889-90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890-91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1891-92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ÉTAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées par, et les déboursés faits par chaque dragueur, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt années terminées le 30 juin 1891.			1891-92.			Totaux pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.		
	Quantité totale.	Coût.	La vge cube.	Quantité	Coût.	La vge cube.	Quantité totale.	Coût total.	La vge cube.
	Vgs.	$ cts.	Cts.	Vgs.	$ cts.	Cts.	Vgs.	$ cts.	Cts.
"New Dominion"	806,833	150,910 46	18·70	54,635	9,284 71	16·99	861,468	160,195 17	18·59
"Canada"	531,546	186,553 71	35 09	38,453	9,989 95	25·97	569,999	196,543 66	34·53
"Cape Breton"	534,938	139,074 33	25·99	.....	.....	.....	534,938	139,074 33	25·99
"Prince Edward"	726,703	178,799 21	24·60	31,382	12,788 34	40·75	758,085	191,587 55	25·27
"St. Lawrence"	725,081	226,432 31	31·22	24,763	13,734 71	55·46	749,844	240,167 02	32·02
"Geo. McKenzie"	372,616	135,966 08	36·48	39,165	14,959 56	38·19	411,781	150,925 64	36·65
Totaux	3,697,717	1,017,736 10	27·52	188,398	60,757 27	32·24	3,886,115	1,078,493 37	27·62

ÉTAT du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Localité.	Vingt années, de 1872-73 à 1890-91.			1891-92.	1890-91.		
	Quantité totale.	Coût total.	Par verge cube.		Quantité totale.	Coût total.	Par verge cube.
	Yds.	$ cts.	Cts.		Yds.	$ cts.	$ cts.
Parrsboro', N.-E	42,595	12,804 68	30·06	.....	42,595	12,804 68	30·06
Windsor, N.-E	5,450	1,627 60	29·86	.....	5,450	1,627 60	29·86
Totaux	48,045	14,432 28	30·03	.....	48,045	14,432 28	30·03

ANNEXE N° 4.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DE L'OUTAOUAIS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 4.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

N° de renvoi 41053.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 octobre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surveillant des travaux dont il a la charge sur la rivière Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA, 3 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport qui suit sur les travaux dont j'ai la charge, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Vers la fin de l'été et dans le cours de l'automne de 1891, avant la clôture de la navigation, l'élévation des eaux de diverses rivières de la Vallée d'Ottawa a été relativement bonne pour la descente du bois, et la plus grande partie du bois, que ce fût du bois carré ou du bois équarri sur deux faces ou des billots, atteignit sa destination à une époque un peu plus tardive qu'à l'ordinaire.

On a examiné les fondations des glissoires, des barrages et des piles, la descente du bois terminée, on commença, dans l'automne, à exécuter les travaux nécessaires de réparation et de reconstruction qui peuvent se décrire comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS DE L'OTTAWA.

Carillon.—Une partie de l'estacade de direction en haut de la tête de la glissoire, où il existe un contre-courant très fort, était pliée et en dehors de la ligne, il devint conséquemment nécessaire de redresser et de fortifier l'estacade en boulonnant des pièces de bois latérales sur les pièces qui existaient déjà. Cette section d'estacade a été planchéiée à neuf et on a posé de nouvelles tiges où c'était nécessaire.

Station d'Ottawa ou station de la Chaudière-Sud.—Les piles d'appui des deux côtés du second empellement et dont le bois était pourri ont été reconstruite en posant du bois neuf et en les remplissant de pierres ; les assises en bois des empellements ont été renouvelées ; la pile latérale de la glissoire a été planchéiée à neuf de manière à former une plate-forme devant servir de dépôt et pour permettre aux hommes de travailler ; on a réparé la charpente à encaissement et la palplanche de la glissoire, et on a peinturé ou blanchi le magasin général, les hangars et les clôtures ; on a fait certaines réparations à la résidence officielle du gardien de la glissoire.

Station de Hull ou du nord de la Chaudière.—Ici les accessoires des empellements ont été réparés, et le radier de la glissoire a été replanchéié.

Abord du pont et chaussée du chemin entre Ottawa et Hull.—On a enlevé de temps à autre la boue de cette rue affairée et on a mis de la pierre là où c'était nécessaire. Ainsi que je l'ai dit dans des rapports antérieurs il est très à désirer qu'on adopte un

pavage plus durable pour ce bout de chemin sur lequel passe constamment un trafic considérable.

PONTS À OTTAWA ET À HULL.

Pont Union.—On a renouvelé complètement le tablier du pont, le milieu est en orme et les côtés en pin rouge ; on a réparé tous les ouvrages en fer ; on a resserré les tarauds des étriers des poutres ainsi que les tarauds des tiges de raccordement en haut et en bas ; on a ajouté les tiges en haut et en bas et les tiges latérales et transversales; on a enlevé les rondelles en fonte brisées et on les a remplacées par des rondelles en fer malléable ; on a réparé les barres de fer de façade ; on a fait des changements dans les intersections des tiges du sommet, afin d'enpêcher le bruit; on a resserré les boulons et on a assujetti les tarauds des tiges, des poutres, etc ; et on a solidé et fortifié et renforci le parapet là où il y avait du jeu.

Ponts de la glissoire et chenaux hydrauliques de la Chaudière.—On a relâché les tiges des armatures nord et sud dans le but de diminuer la tension ; on a plombé les poutres du plancher et les contre-fiches du sommet; on a enlevé la rouille des barres des travées du fond, du pied des poteaux et des tiges ainsi que des poutres du plancher environ trois pieds de chaque côté de l'ouverture où l'eau et la poussière s'étaient logées et les parties qui ont été nettoyées ont été recouvertes d'une couche de peinture. Pour ce qui est des autres travées de ce pont les tiges latérales et transversales ont été ajustées et on a mis des boulons là où les contre-fiches étaient lâches; on a posé de nouvelles entretoises pour renforcir le parapet en fer et le tablier du pont a été renouvelé là où il était usé. Le trottoir de l'abord à l'extrémité sud-est de ce pont a été renouvelé sur une distance de vingt-cinq pieds.

Pont de Hull.—Le tablier du pont sur le chenal de la glissoire a été refait en pin rouge et garde-corps a été renforci et en parti renouvelé. Le trottoir de l'abord du pont, près de l'étang, a été réparé d'un bout à l'autre; les pièces de l'assise qui étaient pourries ont été remplacées par des neuves et le garde-corps a été renforci et entretoisé.

Ponts des Sapeurs sur le canal Rideau.—Le tablier de ce pont a été réparé où c'était nécessaire et le trottoir du côté nord a été complètement renouvelé.

Pont Dufferin sur le canal Rideau.—Le trottoir à l'extrémité sud-est près du point de raccordement avec l'abord du pont des Sapeurs, a été renouvelé.

Pont de la rue Maria.—Ce pont jeté sur le canal immédiatement au sud du bassin devrait être remplacé par une construction plus solide que celle dont on se sert depuis près de vingt ans. On croit comprendre que votre département a des plans pour un nouveau pont à cet endroit, les piliers devant être en pierre et la superstructure en fer et en acier ; je recommanderais que le nouveau pont soit construit aussitôt que possible, car malgré les réparations qu'on y a faites l'année dernière en y mettant des étais en bois et des entretoises, toute la construction est laide et elle ne plus accommoder sans danger le trafic qui y passe. On a réparé le tablier tel que requis, mais on ne pourra guère le faire à l'avenir avec un résultat quelque peu utile.

Station des Chats.—A cet endroit les pièces de bois de la pile latérale de la glissoire ont été renouvelées là où elles étaient pourries ou usées et la pile a été remplie de pierres. On a renouvelé le plancher de la glissoire là où c'était nécessaire et l'empellement-guide a été réparé.

Station des Chenaux.—On a renforci les estacades de cet endroit en mettant de grosses pièces de bois munies de chaînes et d'anneaux. Le treuil et le chalan ont été réparés.

Station du Portage du Fort.—Certaines parties des estacades de direction étant pourries on les a réparées en y boulonnant des pièces de bois en pin blanc et on a fait l'acquisition de pieux en orme pour la pile de la glissoire.

Station de la Montagne.—La pile extérieure de la glissoire voisine des rapides a été en grande partie reconstruite, les façades latérales ont été refaites en bois franc, le remplage en pierre a été remplacé et de nouveaux empellements ont été mis à la place des anciens ; on a posé de nouvelles longuerines transversales pour appuyer la glissoire où c'était nécessaire et on a planté dans la construction des poteaux en bois franc.

Station de Calumet.—On s'est procuré un nouveau jeu de pièces d'arrêt pour un désempellement, et on a préparé le bois destiné aux réparations du bassin.

Station de Rocher Capitaine.—Le bois de la pile latérale de la glissoire a été enlevé là où il était pourri et usé, et remplacé par du bois neuf; le plancher du fond a été réparé.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—On a réparé le campement des hommes qui travaillent aux estacades ; on a enlevé du canal supérieur du sable et diverses autres matières ; des déchets de scierie, de l'écorce, etc., ont été enlevés de la décharge près de l'ouverture inférieure de portage, et une estacade à aile a été placée pour retenir le bois de petites dimensions, qui, par la rapidité du courant, pourrait échapper au-dessous de l'estacade principale.

Rivière Madawaska.—Les principales réparations qu'on a faites sur cette rivière l'ont été au barrage de McFadden's Shoal, et au barrage qui se trouve au pied des Rapides Longs, que le feu avait avarié. L'estacade et les piles des Petits-Rapides ont aussi été réparées ainsi que les barrages et les piles à la chute de Barrette et aux rapides de la Chaîne.

Rivière Coulonge.—On a posé un plancher sur toutes la longueur de la glissoire de High-Falls et certaines réparations nécessaires ont été faites à certaines poutres du fond, à la semelle et aux poteaux de la glissoire.

La rivière, à cet endroit, escarpée sur un parcours de quatre milles, à partir de son embouchure, par une gorge de roche qui forme une crevasse dans la cime des Laurentides; et sur sa rive gauche est construite la glissoire à pièces isolées, longue d'environ 3,000 pieds. Un éboulement de roc détaché de la falaise presque perpendiculaire a eu lieu et a emporté une partie de la glissoire qu'il a fallu reconstruire ; et comme il y avait de gros morceaux de roc détaché et des cailloux qui, par suite des changements atmosphériques, menaçaient de s'abattre à tout moment, on a pris des mesures pour en avoir quelques-uns bien en place et en enlever d'autres au moyen de la dynamite.

Rivière Noire.—Les pièces de fondations de la glissoire, à High-Falls, sur cette rivière, ayant été primitivement posées sur des dosses appuyées sur un lit de roc, obliquant vers le bas dans la direction des rapides et des chutes, et sans qu'on ait pris les moyens de les maintenir en place, il s'en est suivi que la glissoire, sur une longueur d'environ 120 pieds, a incliné vers les chutes ce qui fit plier la superstructure en proportion de l'affaissement du rocher. On a dû remédier à cela en enlevant l'ancienne construction dans le but de poser des fondations solides et de renouveler les poteaux des longuerines courbées, et faire le planchéiage nécessaire pour remplir l'ouverture. On a aussi réparé les pièces de bois des piles et le lambrissage des autres parties de la construction.

Rivière Petewawa.—A la première et à la troisième chute de cette rivière on a réparé les fondations et la superstructure des glissoires ; ainsi que les assises et le lambrissage de ce barrage à la tête de la glissoire de la deuxième chute. A la station de la Chute-Croche on a remplacé les pièces de bois et le planchéiage usés et pourris des barrages et des piles latérales par du bois neuf.

RECONSTRUCTION.

A la station de Bois-Dur, sur la rivière Petewawa, les barrages et les estacades ont été en grande partie reconstruits, de même que certaines parties du barrage de retenue principal au lac des Cèdres, et l'empellement et les travaux à l'entrée de la glissoire à la chute de McDonell; à la Chute-Croche, sur la même rivière, une partie du barrage a été reconstruite et mis en état de fournir l'eau nécessaire à la glissoire.

Le printemps de 1892 s'annonça sous des auspices favorables à la descente du bois sur les tributaires, mais la température ayant baissé quelques jours après que les opérations eurent commencé le passage du bois carré et des billots éprouva un arrêt subit sur les criques supérieures et les eaux passèrent aux biefs inférieurs des rivières graduellement sans avoir l'effet désiré de faire flotter tout le bois jusqu'au cours d'eau plus considérables où il était plus facile de le contrôler. Plus tard il arriva d'abondantes pluies dans certaines régions d'exploitations forestières, et cette

eau jointe à celle qu'on fit sortir des réservoirs maintint une élévation de niveau relativement favorable pour les opérations des hommes préposés à la descente du bois et à sa mise en radeau. Sur d'autres rivières, toutefois, l'eau a été très basse et les améliorations qui servent à faciliter la descente du bois ont été soumises à une usure plus considérable que d'habitude. On espère que la grande masse du bois aura atteint sa destination avant la fin de la présente saison de la navigation, et que le bois en retard sera assez avancé pour qu'on puisse employer le bois carré et les billots dès le commencement du printemps prochain.

La formation de barres composées de sable et d'autres matières dans la rivière Gatineau, dans le voisinage de l'estacade principale a eu l'effet de changer la direction des courants, d'affouiller la rive gauche de la rivière sur une distance considérable et de gêner les bateaux à vapeur et les barges qui naviguent sur cette rivière; pour ne rien dire du supplément de frais que coûte la mise des billots dans les estacades, il faudra faire du dragage pour y remédier et il serait très à désirer que l'on commençât ces travaux.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages des glissoires dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport.

Etat du nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat, sur la rivière Ottawa et les tributaires pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

	Pièces.
Pin blanc	14,961
" rouge	2,947
Bois méplat d'estacade et de construction	10,453
Epinette ronde	2,619
Bois de construction	47,473
Cèdres	6,458
Traverses de chemins de fer	107,122
Billots	2,123,326
Bois méplat mêlé	3,640
	2,318,899

et 3,618 cordes de bois de pulpe et 9 coupons de traverses.

Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à $44,260.42.

En présentant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

A Mr Louis Coste,

Ingénieur en chef des travaux publics,

Ottawa.

ANNEXE N° 4.—Etat des dépenses de reconstruction et de réparations sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'année expirée le 30 juin 1892.

Nom des travaux.	District.	Lettre d'autorisation. N°.	Lettre d'autorisation. Date.	Dépenses autorisées.	Dépenses faites ou obligations contractées du 1er juillet 1891, au 39 juin 1892.	Remarques.
				$ cts.	$ cts.	
Pont Dufferin, Ottawa, Ont	Cité d'Ottawa	36613	26 octobre	4,000 00	53 30	Réparations.
do des Sappeurs do	do				391 46	do
do de la rue Maria do	do				147 31	do
Ponts de fer sur les glissoires, magasins, etc., Ont	do				879 42	do
Pont Union, Ont. et Qué	Cité et comté d'Ottawa				945 96	do
Chemin et abords des ponts entre Ottawa et Hull, Ont. et Qué	do do				1,429 06	do
Pont de Hull, Qué	Comté d'Ottawa				147 06	do
Station de Carillon, rivière Ottawa, Ont	do de Prescott	36614	26 octobre	16,000 00	379 99	do
Chaudière-Sud do	Cité d'Ottawa				713 22	do
Station des Chats do	Lanark-Nord				596 63	do
do des Chenaux do	Renfrew-Sud				239 48	do
do du Portage du Fort do	do Nord				57 80	do
do de la Montagne, rivière Ottawa, Qué	Comté de Pontiac				2,479 74	do
do de Calumet do	do do				699 14	do
do du Rocher Capitaine do	do do				496 53	do
Rivière Gatineau, Qué	do d'Ottawa				1,693 28	do
do Madawaska, Ont	Renfrew-Sud				4,905 07	do
do Coulonge, Qué	Comté de Pontiac				1,341 76	do
do Noire, Qué	do do				889 93	do
do Petewawa, Ont	Renfrew-Nord				1,625 61	do
do do Ont	do	36611	26 octobre	3,000 00	2,722 87	Reconstruction.
Total					22,835 52	

ANNEXE N° 5.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DE LA RÉGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES ET LES ESTACADES DE LA RÉGION DE NEWCASTLE.

N° de renv. 136802.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 décembre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de Mr R. B. Rogers, ingénieur-surintendant des travaux de la région de la Trent et de Newcastle, sur les travaux sous sa direction, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE TRENT ET DE LA RÉGION DE NEWCASTLE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 19 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Les travaux de cette région existent pour deux objets, savoir : les travaux érigés pour la navigation et ceux érigés pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous l'administration du ministère des travaux publics.

Ces constructions sont situées le long de la rivière Trent entre la baie de Quinté et le lac Balsam, soit une distance d'environ 170 milles.

Il y a une très grande abondance d'eau, et à mesure que le pays se déboise, la retenue de l'eau dans les réservoirs d'amont devient chaque année une question de plus en plus importante pour les divers intérêts qui dépendent de l'alimentation de l'eau.

L'eau, le printemps dernier, n'a atteint qu'un niveau ordinaire à cette époque.

L'eau, à l'automne de 1891, a été très basse, plus basse qu'elle ne l'a été depuis plusieurs années, en partie, parce qu'elle n'est pas convenablement emmagasinée dans les réservoirs d'amont, au printemps, et en partie à cause de la très grande sécheresse de l'été dernier.

L'année dernière, il est passé par cette voie un plus grand nombre de billots que d'habitude.

On devrait adopter des règlements concernant la quantité de billots qu'on fait descendre à la fois. Présentement, les billots descendent en quantité de quinze à soixante mille à la fois. Lorsqu'ils arrivent à un rétrécissement du chenal, le passage de la rivière pour la navigation comme pour les autres marchands de bois est parfois interrompu pendant plusieurs jours de suite. Une des plus fortes maisons a fait descendre ses billots en petite quantité cette année, à l'aide de remorqueurs à vapeur; et les propriétaires m'assurent que ce moyen a été plus rapide et plus économique que l'ancien mode. Les billots de cette maison n'ont pas interrompu la navigation un seul instant durant toute la descente. On devrait aussi adopter des mesures rigoureuses dans le but de mettre fin à l'enlèvement constant des bouées mises le long de la route dans le but de marquer le chenal.

Les réparations qui suivent ont été faites aux différentes stations:—

CHUTE FÉNÉLON.

Le côté sud de la glissoire, sur lequel repose l'extrémité de la scierie de la succession Smith, et dont la partie supérieure forme l'étang qui alimente la scierie, était considérablement détérioré et tombait en ruine à plusieurs endroits. Plutôt que de faire les frais de reconstruire la charpente à encaissement tel qu'elle était autrefois, j'ai diminué de sept pieds la largeur de la glissoire et je boulonnai dans le roc une ligne de pièces de bois à partir du côté inférieur de la pile de la jetée, et je planchéiai la façade intérieure de cette ligne avec des madriers de 6 pouces, ce qui a fait un côté neuf pour la glissoire. Deux piles ont aussi été construites à l'extrémité inférieure de la glissoire. On a aussi réparé le plancher de la glissoire. Cette glissoire est maintenant en très bon état.

BUCKHORN.

Les estacades de partage ont été réparées, et 1,000 pieds d'estacades à pièce isolée ont été construits.

PETERBOROUGH.

Le tablier de la glissoire que les billots de la compagnie Dickson avaient enlevé a été remplacé.

LAKEFIELD.

Deux piles d'arrêt ont été construites en amont du détroit à Lakefield afin d'empêcher les grandes quantités de billots d'intercepter le chenal.

RIVIÈRE TRENT.

Une partie du haut-fond en aval du chenal de Hastings a été enlevée, mais les hautes eaux ont empêché de terminer les travaux.

Je vous transmets aussi un tableau qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires pendant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur-surintendant.

A Mr Louis Coste,

Ingénieur en chef, ministère des travaux publics.

État indiquant le nombre de morceaux de bois, etc., qui sont passés par les différentes glissoires de la Trent et de celles de la région de Newcastle, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Station.	Billots.	Cèdre de 8 pieds.	Cèdre de 16 pieds.	Bois d'estacades.	Traverses de chemin de fer.	Boulons.	Bois carré.
Chute Fénélon	180,000	8,880	.....	30	.....	.....	.....
Bobcaygeon	115,000	8,880	.....	30	.....	.....	.....
Buckhorn	115,000	8,880	.....	216	.....	.....	.....
Lovesick	224,000	8,880	.....	216	.....	.....	.....
Burleigh	224,000	8,880	.....	216	.....	.....	.....
Pointe Young	160,500	27,500	.....	1,430	.....	.....	.....
Lakefield	110,000	27,500	.....	2,096	.....	.....	.....
Peterboro'	110,000	27,500	.....	2,096	.....	.....	.....
Hastings	42,659	.....	.....	1,496	.....	.....	.....
Chute Heeley	42,659	.....	.....	1,496	.....	.....	.....
Rapide Chisholm	107,344	86,808	57,256	1,619	6,781	4,588	63

ANNEXE N° 6.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU ST-MAURICE

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 6.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU SAINT-MAURICE.

N° de renv. 44422.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er décembre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. Thomas Berlinguet, ingénieur surintendant des glissoires et des estacades de la région du Saint-Maurice sur les travaux sous sa direction, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

TROIS-RIVIÈRES, 16 novembre 1892.

MONSIEUR,—Comme vous le demandez dans votre lettre n° 39425, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux du Saint-Maurice, pour l'exercice 1891-92 expiré le 30 juin dernier.

Le Saint-Maurice est un des principaux tributaires du Saint-Laurent non seulement à cause de sa longueur mais aussi du volume de ses eaux. Les trois branches que forment son embouchure se réunissent à environ un mille du Saint-Laurent, et de là la rivière a une largeur moyenne d'un quart de mille jusqu'à Weymontachingue, c'est-à-dire sur un parcours de plus de 300 milles en amont de son embouchure.

Le cours du Saint-Maurice est accidenté par un grand nombre de rapides et de chutes, néanmoins, il y a des étendues considérables qui sont navigables.

L'histoire des débuts du commerce de bois sur le Saint-Maurice est intéressante.

Ce ne fut qu'en 1825 que le gouvernement prit des mesures pour diviser en section régulière le vaste territoire du Saint-Maurice.

En 1852, les coupes de bois furent définitivement et systématiquement constituées. L'année suivante de grandes améliorations furent faites dans la rivière pour faciliter la descente du bois.

Ces améliorations se continuèrent subséquemment chaque année, et c'est ainsi que l'immense territoire des coupes de bois de Saint-Maurice atteignit l'importance qu'il a aujourd'hui.

La première scierie de quelqu'importance fut érigée sur le Saint-Maurice. Ce fut aux Grès, à environ 16 milles en aval de Trois-Rivières, elle fut construite en 1846 ; la seconde fut érigée à la pointe des Américains en 1853.

En 1867, une troisième scierie fut bâtie sur l'île Bellerive, à l'embouchure du Saint-Maurice, île qui est maintenant connue sous le nom d'île Baptist. Aujourd'hui il existe quatre grandes scieries sur le Saint-Maurice, trois aux Trois-Rivières et une aux Grandes Piles, chacune pouvant scier 2,000 billots par 24 heures.

Outre ces scieries, il y a à la Grand'Mère, sur le Saint-Maurice, une grande fabrique de pulpe qui consomme de 15,000 à 20,000 billots par année.

Dans le cours de l'été de 1891, 276,236 billots sont passés par les travaux du Saint-Maurice. C'était en grande partie du pin et de l'épinette.

Une faible partie de ce bois a été fait sur le Saint-Maurice. Il sortait principalement des coupes situées sur la Mackinac, sur la rivière aux Rats et sur la grande

Bostonnet en amont de la Tuque. Le bois fait l'hiver dernier à la tête du Vermillon, tributaire du Saint-Maurice, n'a pu atteindre le Saint-Maurice, vu que l'eau était trop basse dans le Vermillon.

Les crues de 1891 ont été relativement faibles en comparaison de celles des années antérieures. L'eau du Saint-Maurice a commencé à monter le 12 avril et a atteint sa hauteur maximum le 20 du même mois, donnant un niveau de 17 pieds au-dessus des eaux le plus basses, puis elle revint à son état normal, et le 11 juin l'eau était à deux pieds au-dessous du niveau le plus bas que nous ayons eu depuis 5 ans à la même époque.

A la fin du mois d'août 1891, l'eau monta d'environ 5 pieds, ce qui donna une bonne inclinaison pour le flottage du bois. Les estacades des différentes stations ont été tendue en avril et en mai 1891, et elles ont été mises en hivernement au mois d'octobre de la même année.

Les réparations suivantes ont été exécutées pendant l'hiver sous la surveillance des gardiens d'estacade aux stations respectives.

Grand'Mère.

On a construit deux piles d'amarrage de 30 pieds carrés à la base et de 18 pieds carrés au sommet et d'une hauteur de 10 pieds.

Shawinigan.

Les travaux exécutés à cette station se composent de la reconstruction de la pile n° 10 dans la baie de Shawinigan. Cette pile fut construite en 1854 et a été réparée plusieurs fois depuis. Les mesures de la section de la pile reconstruite sont de 32 pieds sur 19 au niveau des eaux basses et de 15 pieds sur 11 au sommet, sur une hauteur de 30 pieds au-dessus de l'eau basse.

Cap aux Corneilles.

Les travaux exécutés se composent de la construction d'une pile pour le partage des billots à la tête des estacades du cap aux Corneilles, à une distance d'environ 800 pieds en aval du pont du chemin de fer canadien du Pacifique. La pile mesure 29 pieds sur 17 à l'eau basse. On a aussi réparé trois autres piles.

Entrée du Saint-Maurice.

On a renouvelé le lambrissage de 3 piles et reparé un hangar. On a construit aussi un nouveau chalan.

Voici l'état des dépenses faites, pour le personnel, l'entretien et les réparations pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 :—

Dépenses du personnel et d'entretien	$13,374 22
Réparations à la Grand'Mère	743 12
" Shawinigan	1,209 07
" Cap aux Corneilles	1,521 75
" Entrée du Saint-Maurice	507 72
Dépenses totales pour 1891-92	$17,355 88

Les dépenses d'entretien cette année sont de $3,344.41 moins que celles pour 1890-91.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. THOS. BERLINGUET,
Ingénieur surintendant intérimaire.

A Mr Louis Coste,
Ingénieur en chef des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 7.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES DE LA RÉGION DU SAGUENAY,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 7.

GLISSOIRES DU SAGUENAY.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 octobre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint préposé à la glissoire du Saguenay, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Imgénieur en chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

QUÉBEC, 15 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux exécutés à la glissoire du Saguenay et sur les opérations qui s'y sont faites pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

La glissoire, les estacades et le boomage ont subi les opérations ordinaires et on a fait l'acquisition du bois nécessaire à la reconstruction d'environ 150 pieds de glissoire.

On a pratiqué un chenal du côté est du barrage n° 6, pour faire écouler le surplus des eaux dont on a pas besoin pour le passage du bois, et qui inondaient les terres au-dessus du barrage.

On a terminé à Mistook, sur la Grande Décharge, une pile de 22 pieds sur 35 et on a mis en place 900 pieds d'estacade. On a construit 3 petites piles de 6, 8 et 12 pieds carrés respectivement, dans le but de maintenir les estacades et on a préparé 420 pieds d'estacades nouvelles.

Le nombre de billots de toutes grandeurs qui ont passé dans la glissoire pendant l'exercice a été de 24,814, savoir:

23,909 billots d'épinette de 12 à 14 pieds.
550 billots de pin de 12 à 14 pieds.
126 billots d'épinette de 14 à 25 pieds.
229 billots d'épinette de 25 à 35 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOSEPH ROSA,
Surintendant.

A M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT

DU

PERCEPTEUR DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES

1891–1892.

ANNEXE N°8.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA 14 novembre 1892.

No. 41,218.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. E. F. Smith, percepteur des droits de glissoires et d'estacades, sur les travaux de sa division pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU PERCEPTEUR,
OTTAWA, 11 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur la division du service qui m'est confiée, savoir, la perception des droits de glissoires et d'estacades, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

DISTRICT D'OTTAWA.

Cette année, le revenu comme la perception, accusent de nouveau une diminution sur les revenus et la perception de la précédente période correspondante.

Le déficit peut être en grande partie attribué à la quantité très restreinte de bois carré amené sur la place, si on la compare à celle de l'année précédente ; en 1890-91 on a amené à Québec 121,704 morceaux, tandis que dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier il n'est passé par les travaux de 17,908 morceaux. En outre le nombre des billots soumis aux droits a été de 777,064 moins considérable qu'en 1890-91, ce qui s'explique en partie par le fait que deux maisons considérables se sont retirées du commerce du bois de sciage et que la scierie d'une autre maison ayant été incendiée ceci obligea cette dernière à diminuer considérablement son nombre de billots.

Sur les droits dus et non perçus le premier juillet 1889, on a perçu $3,035.96 dans le cours du dernier exercice.

Sur les droits provenant des opérations de l'exercice expiré le 30 juin 1890 il ne reste à percevoir que les droits pour les estacades des Chaudières, droits qui sont contestés.

Au 30 juin 1891, il restait à payer $3,808.51 sur les droits de 1890-91; le tout a été perçu sauf $425.92 qui se compose d'une somme de $397.50 garantie par un radeau de bois non vendu, à Québec et d'un compte de $28.42 que les avocats du gouvernement sont chargés de percevoir.

Sur les droits de l'année dernière il ne restait à percevoir que $613.10, dont $590.70 ont été payés et la balance, soit une surcharge de $22.40, a été biffée depuis le 30 juin dernier.

Le revenu total, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892, provenant du district d'Ottawa, y compris les intérêts de.....		$44,380 80
Sur cette somme on a perçu....	$43,767 70	
Laissant une balance à percevoir, au 30 juin 1892 de.....	613 10	
		44,380 80

La perception s'est composée des sommes qui suivent :—

Sur les droits de l'exercice 1891-92	$43,767 70
" " " 1890-91	3,382 54
" antérieures au 1er juillet 1889	2,035 96
	$49,186 25

Voici quelles étaient les sommes non payées au 30 juin dernier :—

Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889, avant que la perception n'ait été transférée à ce ministère		$56,073 00
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890	$6,903 05	
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1891	425 92	
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892	613 10	
		7,942 07
Total des droits échus et non payés		$64,015 07

La somme due et non payée à Québec, le 1er juillet 1889, savoir : $1,151.75, reste la même. L'état n° 5, ci-joint, explique complètement cette affaire.

Ci-joints sont cinq états relatifs au district d'Ottawa, savoir :—

N° 1. Etat des droits échus pour chaque glissoire, et les travaux sur la rivière Ottawa, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

N° 2. Etat qui indique le nombre de morceaux de bois, et qui ont passé par les travaux pendant la même période.

N° 3. Etat des droits de glissoires et d'estacades, dus pour les travaux de la rivière Ottawa, depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

N° 4. Etat des droits de glissoires et d'estacades dus le 30 juin 1892.

N° 5. Etat des droits de glissoires, dus à Québec, le 30 juin 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district, pour le dernier exercice, s'est élevé à $4,596.39.

La perception pour la même période s'est élevée à $7,759.84.

La somme due et à percevoir le 30 juin dernier était de $16,612.94 ; on en trouvera les détails complets à l'état n° 6 ci-joint.

Sur cette dernière somme on a transmis deux comptes au ministère de la justice pour qu'il en fasse la perception, savoir :—

Un compte de $627.68 contre Ross et Cie, lequel compte a été soldé le 5 courant, et un compte de $1,440.90 contre Hall, Neilson et Cie, relativement auquel j'ignore si des mesures ont été prises.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le 30 juin dernier, la somme due était de $8,900.03, et à la même date MM. Price, frères et Cie, versaient $8,847.55, retenant la susdite balance pour une réclamation qu'ils prétendent avoir contre le ministère des pêcheries. Demande de payer cette balance a été faite, et la maison a promis de s'occuper incessamment de l'affaire.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Dans le cours du dernier exercice il n'a pas été perçu de droits de ce district, la somme due s'élevant en conséquence à $6,490.77, au 30 juin dernier. Voir état n° 8 pour détails.

Depuis le premier juillet dernier, on a perçu $753.72, et biffé $8 60, outre une somme de $2,245.81 que MM. M. Boyd et Cie, ont déposée au greffe de la cour d'échi-

quier ; ces messieurs conteste la légalité de la réclamation et les procédés pris pour en obtenir le paiement. D'ici à ce que jugement soit rendu dans cette cause, on a jugé qu'il valait mieux de ne pas insister sur le règlement des autres comptes.

J'ai l'honneur de dire en terminant que tout indique le revenu provenant des districts de l'Ottawa et du Saint-Maurice va considérablement augmenter dans un avenir rapproché, vu qu'un certain nombre de maisons nouvelles et riches ont commencé ou sont sur le point de commencer des opérations sur une grande échelle, et les pertes causées par la retraite d'autres maisons, dont je parle au commencement de ce rapport seront en grande mesure compensées par le revenu qu'on retirera du bois carré et des billots que ces nouvelles maisons vont fabriquer.

Je puis dire à ce sujet que les indices actuelles semblent indiquer une diminution dans le bois carré si on le compare au bois de cette catégorie fait l'hiver dernier, mais d'un autre côté, la quantité de billots d'où provient la masse de notre revenu, va considérablement augmenter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

A M. Louis Coste,

Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,

Ottawa.

N° 1.—ETAT indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Nom de la rivière.	Nom de la glissoire ou des autres travaux.	Somme produite par chaque glissoire.	Somme produite par chaque rivière.
		$ cts.	$ cts.
Ottawa	Glissoire du Rocher Capitaine	98 00	
	do Des Joachims	91 00	
	do du Calumet	332 51	
	do du Portage du Fort	107 13	
	do des Chats	492 00	
	do des Chaudières	4,560 85	
	Estacades des Chenaux	5,063 69	
			10,745 18
Petawawa	Du lac des Cèdres aux rapides Meno	991 78	
	Nouvelle glissoire près du lac Traverse	2,317 71	
	Du lac Traverse au lac Front	1,624 11	
	Chute Croche	1,540 49	
	Bois Dur à la rivière Ottawa	4,298 35	
			10,772 44
Madawaska	Gliss. et amél. de la chute Enragée et des Gr. Chutes	8,084 00	
	Amél. à partir des Gr. Chutes en aval jusq. Arnprior	2,338 71	
	Glissoire à Arnprior	941 87	
	Estacade à l'embouchure	1,163 03	
			12,527 61
Dumoine	Glissoire des Grandes Chutes	.....	
	Améliorations en aval des Grandes Chutes	.....	
Coulonge	Glissoire de Coulonge	.....	207 44
Rivière Noire	do de la rivière Noire	.....	3,712 34
Gatineau	Estacade de la Gatineau	.....	6,295 81
	Total		44,260 82

N° 2.—ETAT indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Pin blanc, bois carré	14,961 pièces.
Pin rouge, do	2,947 do
Bois plat d'estacade et de construction	10,453 do
Epinette ronde	2,619 do
Bois de construction	47,473 do
Cèdres	6,458 do
Traverses de chemin de fer	107,122 do
Billots	2,123,226 do
Bois méplat mêlé	3,640 do
Total	2,318,899 do

Aussi 3,778 cordes de pulpe et 9 radeaux de traverses.

Le revenu provenant du bois qui précède s'est élevé à $44,260.82.

EDWD. T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1892.

N° 3.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

NOM.	Année de l'échéance des droits.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	REMARQUES.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.....	2,561 69	La question des droits d'estacades des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la commission du trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronsons & Weston Lumber Co	1889-90	2,056 96	.....	2,056 96	
Perley et Pattee	1889-90	1,203 26	.....	1,203 26	
Wm. Mason et Fils	1889-90	167 66	.....	167 66	
Pierce et Cie	1889-90	913 48	.....	913 48	
Wm. Mason et Fils	1890-91	.....	590 70	590 70	
W. C. Edwards et Cie	1890-91	.....	22 40	22 40	
Robert Gorman	1890-91	.....	397 50	397 50	Droits garantis.
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens	1890-91	.....	28 42	28 42	
Total	.....	6,903 05	1,039 02	7,942 07	

OTTAWA, 30 juin 1892.

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

N° 4—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus à Ottawa antérieurement au 1er juillet 1889.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 juin 1892.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
James Yuill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
John Rowan	342 50			342 50	1872 et 1873	Insolvable.
Lemieux et Charrette	21 30			21 30	1873	do
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873 et 1874	do
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873 et 1874	do
W. C. Wells	600 90			600 90	1873 et 1874	do
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874 et 1875	do
Walton Smith	171 46			171 46	1874 et 1875	do
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	do
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878	do
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	do
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	do
James Walker	11 25			11 25	1877	do
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	do
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	do
Costello Frères	90 62			90 62	1882	do
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	do
John R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88 contre réclamation-dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85	419 10	9,308 95	1880 à 1888	$419.10 do do do do
The Bronsons & Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1885	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	*Estacades des Chaudières*—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leurs frais depuis 1881.
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886 et 1887	
Succession de feu L. Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	Surcharge.
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882 et 1883	do mentionné à l'état 38 de mars 1886.
A. et P. White	101 00			101 00	1881	Surcharge.

J. et G. Bryson.....	.....	.....	252 20	252 20	1886.....	Contre-réclamation pour dommages causés par les ruptures de l'estacade de Coulonge.
B. Caldwell et Fils	4 33	....	. ... .	4 33	1887	Surcharge.
	23,997 28	31,005 54	1,070 18	56,073 00		

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoire et estacade.

OTTAWA, 30 juin 1882.

N° 5.—ETAT des droits de glissoire dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leur réclamation.

Au meilleur de ma connaissance leur décision n'a jamais été communiquée au percepteur des droits de glissoires, conséquemment leurs comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoire et d'estacade.

OTTAWA, 30 juin 1892.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades du Saint-Maurice, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.	Total.	Remarques.
		$ cts.	$ cts.	
George Baptist, Fils et Cie.	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do ..	1879	2,110 62		
do do ..	1880	1,696 18		
do do ..	1881	293 69		
do do ..	1882	165 80		
do do ..	1884	118 50		
do do ..	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge qui, après avoir entendu la preuve de deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés soient admises.
do	1883	2,173 68		
do	1884	21 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38		
			5,281 47	
Alexander Baptist.....	1879	.....	2,116 96	
Compte de Hall, Neilson et Cie, Hall, Frères.....	1886	750 46		
do do	1887	690 44		
			1,440 90	Le percepteur est porteur d'un effet de la Banque du Peuple pour cette somme.
Ross et Cie	1888	624 60		
do	1889	3 08		
			627 68	Refusant de payer, et ils n'en donnent pas de raison que je sache.
William Ritchie et Cie ..	1888	779 24		
do do .. .	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme, $754.20, on prétend qu'il y a une surcharge.
Ritchie, Frères.....	1886	413 43		
do	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.75, et d'une somme de $205.38 payée de trop en 1884.
J. A. Gagnon.....	1891	.....	34 22	Je ne sais pourquoi ces sommes n'ont pas été payées.
G. B. Hall	1890	. ...	49 34	
T. E. Normand	1890	.....	42 83	
Trefflé Biron.....	1891	.. ..	92	
Total.....	.....	.....	16,612 84	

Pour faire accorder cette balance avec les comptes publics on devrait déduire $7.93 portée de trop au crédit d'Alexander Baptist, et $217.17 ajoutée à cette somme, soit $190.40 payée le 23 juillet 1884, et $26.77 portée de trop et par erreur au débit de Wm. Little, qui ne se trouve dans aucun rapport des percepteurs, ce qui donnera une balance due au 30 juin 1892, de $16,822.08.

EDWARD T. SMITH,

OTTAWA, 30 juin 1892. *Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.*

N° 7.—District du Saguenay—Etat des droits de glissoires du Saguenay, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.
		$
MM. Price, Frères et Cie	1877 à 1891.	8,900 03

Ottawa, 30 juin 1892.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

RÉGION DE NEWCASTLE.

N° 8.—Etat des droits de glissoires et d'estacades, pour les travaux de la rivière Fénélon, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.
		$ cts.
M. Boyd	1882 à 1884, 1886 et 1892	2,245 81
F. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 et 1889	885 25
J. M. Irwin	1882, 1883, 1885 et 1888	698 45
D. Ullyott	1881 et 1887	547 68
George Hilliard	1877, 1883, 1886	354 90
Greene et Ellis	1880, 1883, 1885, 1888 et 1889	314 02
Irwin et Boyd	1881	59 79
*Thomson et McArthur	1880	52 78
A. W. Parkins	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92
La succession Dickson, T. G. Hazlett, agent	1883	137 50
*Jabez Thurston	1882	12 50
Alfred McDonald	1888	40 80
Smith et Fell	1880, 1881, 1882, 1883 et 1885	38 37
John Dovey	1888, 1891 et 1892	45 45
John Parkins	1889 et 1892	30 50
R. C. Smith	1882	7 20
Sadler et Dundas	1888, 1890 et 1891	81 17
The Rathbun Company	1888, 1889, 1890, 1891 et 1892	376 32
*McDougall et Ludgate	1879	65 07
*Bigelow et Traunce	1882 et 1885	216 21
*R. et G. Strickland	1882, 1883, 1885 et 1887	215 08
		6,490 77

* Failli.

Ottawa, 30 juin 1892.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

ANNEXE N° 9.

ETAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU CANADA

LE 30 JUIN 1892,

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

ANNEXE N° 9.

ETAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades, etc., le 30 juin 1892.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Remarques.
Percep. des droits sur les glissoires et estacades.					$ cts.	
E. T. Smith	26 nov. 1846	Percepteur	Ottawa	1er juillet 1889	1,500 00 par année	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janv. 1892, aux commis de 1re classe.
James Slater	30 avril 1847	Sous-percepteur	do	14 nov. 1889	1,000 00 do	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, 21 avril 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, dn 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janv, 1892. aux commis de 3e classe.
James Steen	17 juin 1830	Batelier	do	12 juillet 1889	60 00 par mois	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond.	2 août 1833	do	do	12 do 1889	60 00 do	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Assistant compteur de bois, à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janv. 1884, au 30 juin 1889.
Sévère Dumoulin	4 février 1829.	Percepteur	Trois-Rivières	12 do 1889	200 00 par année	Date de la première nomination au département du revenu de l'intérieur, 3 mai 1886.
District du Saguenay.						
Arthur Boulanger	11 sept. 1854	Surintendant	Saguenay	19 mai 1881	475 00 do	*Travaux du Saguenay*—A part le surintendant on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billots par les glissoires, qui dure un ou deux mois.
Joseph Boulanger	.....	Sous-surintendant	do	1er oct. 1889	30 00 par mois	

District du St-Maurice.						
Nap. Dagneau	.....	Paie-maître	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00 par mois	
Cyriac Lymburner	— — 1833	Gardien de glissoire.	Emb. du St-Maurice.	25 avril 1881	47 09 do	
Jos. Pagé	7 juil. 1845	Sous-gard. de gliss.	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	40 00 do	
Jos. Boulard	.....	Gardien de barrière.	do	— avril 1892	25 00 do	
Louis Hamel	.....	do	Emb. du St-Maurice.	8 juin 1892	25 00 do	
Art. Rousseau	30 juil. 1831	Gardien de glissoire.	Shawenegan	12 avril 1858	3 00 par jour	
Chas. Langlois	— — 1840	Sous-gard. de gliss.	do	13 jan. 1880	44 58 par mois	
Arth. Pellerin	.....	do do	do et Grès	5 août 1885	30 00 do	
Jos. Desaulniers	.....	do do	do do	8 juil. 1892	30 00 do	
Thos. LaRue	3 sept. 1827	Gardien d'estacades.	Grand-Mère	15 mars 1872	62 00 do	
Alex. Taupin	.....	do do	Gr. Mère et Gdes. Piles	8 juil. 1892	30 00 do	
Jos. Brousseau	.....	do do	Grandes Piles	8 juin 1892	35 00 do	
District du Richelieu.						
Azaire Bienvenue	.....	do do	Station de Belœil	1er jan. 1882	100 00 par année	
District de l'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Surintendant	Ottawa	6 juil. 1873	2,500 00 do	*Travaux de la rivière Ottawa*—En outre des officiers précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaît. sur la glissoire à $1.50 et un asst.-contremaît. à $1.25 par jour, aussi, de 25 à 30 hom., de $1 à $1.40 par jour de trav.
D. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	do	1er avril 1889	2 50 par jour	
J. Kent	28 jan. 1864	Commis	do	1er août 1886	2 75 do	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	Ottawa	1er jan. 1892	1 25 par jour	
C. Leduc	8 juil. 1846	Paie-maître	do	1er mai 1888	1,200 00 par année	
J. Middleton	8 août 1834	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er avril 1891	1 25 par jour	Activement employé pendant 7 mois.
D. Noonan	17 juin 1847	Gardien d'estacades.	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année	Activ. employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	— — 1858	2 00 par jour	do do do
J. McDonell	1er do 1818	do	Hull	1er mars 1877	1 25 do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	25 fév. 1836	do	Chats	27 do 1860	480 00 par année	do Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Gardien de glissoire.	Arnprior	12 juil. 1882	2 50 par jour	
Joseph McCrea	26 mars 1859	Gardien d'estacades.	Springtown	15 mai 1880	300 00 par année	Empl. environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 do 1858	Gardien de glissoire.	High Falls	10 mars 1888	300 00 do	Empl. 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 jan. 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage du Fort	7 sept. 1881	456 25 do	do do do
J. G. Poupore	20 août 1829	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	do do do
James Steen Rowan	27 août 1857	do	Petewawa inférieure.	18 mars 1887	480 00 do	do do do
Wm. Thomson	3 mai 1843	do	Mountain	10 oct. 1879	1 25 do	do 6 mois do do
D. Carmichael	26 sept. 1813	do	Calumet	— août 1848	40 00 do	do 6 à 7 m. do do
A. Proudfoot	17 juil. 1822	do	Coulonge	1er avril 1865	1 00 par jour	do 4 mois do do
H. R. Downey	16 mai 1846	do	Des Joachims	1er juil. 1889	300 00 par année	do do do do
Jos Dufault	15 jan. 1840	Gardien d'estacades.	Dumoine	24 avril 1882	1 50 par jour	Employé durant la descente du bois.
Hugh Grant	25 mars 1829	Sous-gard. de gliss.	do	12 do 1872	300 00 par année	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux, au besoin.
A. McEwen	20 août 1836	do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00 do	do do do
A. H. Johnson	28 nov. 1839	do	Chenaux	— — 1865	2 50 do	Payé durant la navigation, 7 mois. S'occupe des réparations en hiver.
G. T. Johnson	10 sept. 1841	do	do	— — 1872	1 25 par jour	do do

ANNEXE N° 10.—ETAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
District. de Newcastle.					$ cts.	
R. B. Rogers	17 jan. 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juil. 1884	800 00 par année	Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux		Commis du surint	do	1er do 1880	300 00 do	do $300 do do
Clement Armstrong		Gardien de glissoire	Chisholm Rapids	1er avril 1883	200 00 do	
Wm. McArthur		do	Fenelon Falls	15 août 1892	100 00 do	$250 par ann. com. gard. d'écl. do Ch.f.et c.
R. T. Hill		do	Buckhorn	1er juil. 1891	100 00 do	Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
F. Peake		do	Heeley's Falls	1er avril 1891	200 00 do	
Chenal de Burlington.						
Thos. Campbell	1er avril 1832	Passeur	Burlington	12 avril 1887	400 00 do	
J. A. McDonald		Aide-passeur	do	1er do 1890	30 00 par mois	
District d'Yamaska.						
A. Labbé		Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885	1 25 par jour	
O. Mineau		do	do	1er do 1885	1 25 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 10.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 10.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,
OTTAWA, 20 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service télégraphique pour les douze mois expirés le 30 juin 1892. Les tableaux ci-joints des lignes, du personnel, etc., des divers districts sont les mêmes que ceux annexés aux rapports antérieurs, mais ils renferment des modifications qui indiquent les changements faits dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. H. KEELEY,
Surintendant-intérimaire.

A Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1891-92.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray a été exploitée, comme par le passé conjointement avec le système de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

La ligne de Meat-Cove (de Sydney-Nord à Meat-Cove) le câble et les lignes terrestres des îles de la Madeleine et le câble de l'île Saint-Paul sont demeurés en bon état d'exploitation pendant l'exercice. Au mois de novembre 1891, on a renouvelé, à la journée, les poteaux d'une section de la ligne à partir d'un endroit près d'Ingonish jusqu'à Meat Cove, soit une distance d'environ 50 milles, sous la surveillance de M. D. Dunlop, agent du télégraphe à Baddeck. Comme le dit le rapport du dernier exercice, les poteaux ont été distribués le long de la ligne au mois de juin. La construction de la ligne de ceinture qu'on a eu l'intention d'ériger l'année dernière, a été remise ; elle sera construite dans le cours du présent exercice.

La ligne de Chéticamp (de Mabou à Chéticamp) et la ligne du Cap de Sable (de Barrington au Cap de Sable) sont restées dans un état satisfaisant d'exploitation et on n'a eu à faire que les réparations ordinaires.

Le réseau de la baie de Fundy (d'Eastport à Campobello, Grand-Manan et les îles de Whitehead) a été maintenu en bon état sans interruption, pour ce qui est des lignes terrestres ; mais le câble raccordant Grand-Manan et Campobello, qui s'est rompu le 9 mai 1891, ainsi que le mentionne le dernier rapport annuel, est resté dans cet état jusqu'au moment où il a été réparé à l'aide du *Newfield* le 7 octobre. Depuis cette date il est demeuré dans un état satisfaisant d'exploitation.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

La ligne de l'île d'Anticosti a été maintenue en très bon état d'exploitation pendant tout l'exercice. Le câble de la Longue Pointe de Mingan à la baie de Mechas-

tic qui s'était rompu, ainsi que le dit le rapport du dernier exercice, a été réparé à l'aide du *Newfield*, le 17 septembre, et depuis lors il a très bien fonctionné. Le câble de Gaspé à la Pointe du Sud-Ouest est resté en bon état. Au printemps la glace l'a légèrement avarié, mais on l'a réparé et mis dans un endroit plus sûr au débarcadère de la Pointe du Sud-Ouest, lorsque le *Newfield* s'est trouvé dans les environs pour réparer la section de la Longue Pointe.

La ligne d'Escuminac (de Chatham à la Pointe d'Escuminac) s'est dérangée et on est à la réparer. A l'exception de quelques interruption temporaires, elle a fonctionné d'une manière satisfaisante.

La ligne de la quarantaine de la Grosse Ile (de Québec à la Grosse Ile) a continué de fonctionner en bon état jusqu'au moment où le câble entre l'Ile Réaux et la Grosse Ile s'est rompu le 12 mars à la suite d'un mouvement des glaces qui se fît pendant l'hiver. On répara les avaries le 3 mai et depuis lors on n'a plus éprouvé de difficultés sur cette section.

Les lignes de la rive nord (de Chicoutimi à la Pointe aux Esquimaux) sont demeurées en bon état toute l'année. On a poussé un peu plus loin dans la direction indiquée au dernier rapport annuel les travaux exécutés dans le but d'obtenir des moyens plus faciles pour faire les réparations le long de la ligne au nord-est de Manicouagan où il n'existe pas de chemin, si ce n'est le sentier tracé pour le télégraphe, et dès qu'on aura pris des dispositions pour traverser quelques autres rivières, on pourra exécuter les réparations avec promptitude. Telle qu'elle est cette ligne a été maintenue en assez bon état d'exploitation et l'établissement d'une route alternative par la Longue-Pointe et Gaspé donnera au trafic un moyen de s'écouler lorsque la ligne occidentale vers Québec se trouvera interrompue.

ONTARIO.

La ligne entre Bath et l'île Amherst et les ligne entre Wolf et l'ile Howe sont sous le contrôle du locataire, la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.

On a constaté après examen que la ligne de l'île Pelée (de Leamington à l'île Pelée) qui s'était rompue le 2 juin l'année dernière, comme le dit le dernier rapport annuel, exigeait le renouvellement général du circuit et des appareils téléphoniques. On a réparé le câble au moyen d'un remorqueur le 26 août. Subséquemment on a mis la ligne en bon état et on a fait des arrangements pour obtenir un meilleur service qui donne depuis plus de satisfaction.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les lignes de Qu'Appelle à Edmonton et de Mâchoire-d'Orignal à la Montagne de Bois ont été maintenues et exploitées d'une manière satisfaisante.

La ligne de Dunmore à Fort-Macleod continue d'être sous le contrôle de la locataire, la Compagnie houillère et de navigation du Nord-Ouest.

Il ne s'est fait, en matière de télégraphe, aucune construction dans ce district pendant le dernier exercice. On s'occupera probablement cette année de la ligne qu'on se propose de construire jusqu'à Cannington et pour laquelle une somme a été accordée par le parlement.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

On a constaté que la ligne du Cap Beale (de Victoria au Cap Beale) ne pouvait s'exploiter d'une façon satisfaisante avec ses appareils téléphoniques, et on l'a, en conséquence, remplacée par des appareils télégraphiques, et, depuis le 1er octobre dernier la ligne est exploitée en rapport avec le réseau du chemin de fer canadien du Pacifique de la même manière que la ligne de Barkerville (d'Ashcroft à Barkerville) a été exploitée depuis quelques années. En vertu de cet arrangement le ministère rembourse à la compagnie les frais, en sus du revenu, que coûtent l'entretien et l'exploitation de ces deux lignes.

La ligne de Comox (de Nanaïmo ou Wellington à Comox) à laquelle pourvoient les estimations budgétaires de l'année dernière, est en voie de construction sous l'empire d'un contrat passé avec M. D. J. McLachlin, de New-Westminster.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question :

——	Recettes.	Dépenses.	Remarques.
	$ cts.	$ cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			
Anticosti, lignes de l'île d'....	597 27	3,434 21	
Baie de Fundy, lignes de la....	567 87	2,662 66	
Cap Ray do du....	Nil	250 00	
Cap Sable do du....	52 40	422 95	
Chéticamp do de....	296 55	1,098 86	
Escuminac do de....	169 87	613 61	
Pointe Basse do de la....	Nil	50 00	
Iles de Madeleine do des....	507 27	3,113 27	
Meat Cove do de....	1,393 70	1,930 27	
Rive Nord du Saint-Laurent (B.O.), ligne....	1,108 47	6,370 58	
do do (B.E.) do	2,566 60	4,260 47	
Quarantaine, ligne de la....	561 10	605 26	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au vote pour les lignes du golfe....		3,395 88	
	7,821 10	28,208 02	
Ontario :—Ligne de l'île Pelée	182 56	705 09	
	8,003 66	28,913 11	
Nord-Ouest :—Ligne télégraphique....	2,211 75	19,959 61	
Total....	10,215 41	48,872 72	

D. H. KEELEY,
Surintendant général intérimaire du service télégraphique de l'Etat.

OTTAWA, 20 octobre 1892.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

No.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Port au Basque.....	0	....	50 00 or com'n....	....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Cap Ray, phare du	14	....	50 00 do	.....	
	Totaux.	14	....	100 00		

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	*Baie-du-Renard	0	J. Stubbert	50 00 ou commiss.	1er nov. 1888.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	A. Nadeau	50 00 do	1er oct. 1888.	
4	*Shallop-Creek	17½	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé	52½	J. Carbray	360 00 do	1er do 1891.	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope E. Pope	200 00 do 100 00 do	18 oct. 1880. 1er août 1882.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 do		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 do		
9	*Rivière Becscie	22	M. Duguay	50 00 do	1er oct. 1886.	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881.	Note.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une*, depuis le mois de septembre 1887.
12	*Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juill. 1882.	
	Totaux	214		1,160 00		

SECTION DE GASPÉ.

1	L'Anse à Fougère		N. Bernier	17 00 do		N.B.—Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station d'essai seulement.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00 do	16 oct. 1881.	
		28		200 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TELÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Nombre.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou comm.	1er oct. 1882.	N.B —La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 do	11 juin 1881.	
3	Village de l'Etang du Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881.	Plus $20 par année pour loyer. Réparations générales.
4	Phare de do	1	N. Arsonault	50 00 do	1er sept. 1891.	Section à 2 fils.
5	Cap aux Meules	.....	W. Leslie	50 00 do	9 août 1883.	
	do	.....	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 do 1880.	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Havre-aux-Maisons	8	P. L. Joncas	50 00	1er juin 1888.	
7	Ile-aux-Loups	28½	.....	.....	.....	
8	Grosse-Ile	11	N. Clark	200 00	1er juin 1888.	
9	Grande-Entrée	11	Mme F. Aikins	50 00	18 fév. 1882.	
	Totaux	83½		1,400 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat Cove (station du câble).....	0	A. B. McDonald.....	420 00	7 nov. 1880..	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garant. qu'elle ne rera pas moindre que $50 par année
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker.....	50 00 ou com'n..	1er août 1882..	
3	Havre de Neil { mi-chemin .... / lig. de ceinture ..	15 / 1¾	M. McLeod.	50 00 do	1er avril 1887..	Note.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais du gouvernement.
4	Baie d'Ingonish-Nord	9	J. M. Burke.....	50 00	1er do 1882..	
5	Ingonish-Sud	10½	F. C. Brewer.....	50 00 do	1er août 1891..	
6	Rivière aux Français.....	23	John McDonald.. ...	50 00 do	1er avril 1889..	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19	Mlle C. Morrison.....	50 00 do	1er do 1884..	
8	Baddeck, ligne de ceinture	13	Mlle Dunlop....	50 00 do	1er jan. 1882..	
9	Englishtown	6	Mlle Bingham..... ..	50 00 do	19 juil. 1882..	
10	Anse de Kelly (Campbelton-N.) ..	2	Mlle M. C. Campbell..	50 00 do	1er avril 1885..	
11	Grand Bras d'Or	6	Mme E. Livingston....	50 00 do	1er jan. 1889..	
12	Sydney-Nord.....	12½	.....	.....	.....	
	Totaux	128¼		920 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Barrington	0	Agent, Cie de Tél. W.U.	50 00 or com'n	18 déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle E. A. Smith	50 00 do	1er avril 1889	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris ¼ mille de câble)	6¾	I. K. Doane	50 00 do	18 déc. 1883	
	Totaux	17¾		150 00		

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

1	Lingan	0		50 00 ou com'n		N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de Low-Point,	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881	
	Totaux	5		100 00		

SECTION DE LA CÔTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en 1881, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	50 00 ou comm'n	1er avril 1887	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	do	1er mars 1892	
3	Havre de Margaree	17	Mme M. A. McLellan	do	1er avril 1887	
4	Margaree, N.-E. (ceint., 5 milles.) Fil de la ligne de ceinture	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889	
5	Chéticamp	16	Mme M. Fiset	do	1er avril 1887	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	185 00	.....	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	.....	50 00 ou comm'n	.....	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Mme M. Williston	50 00 do	1er mars 1885	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mlle M. Brimner	50 00 do	1er août 1891	
5	Escuminac	3½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er sept. 1885	
6	Phare de la Pointe-Escuminac	12	H. W. Philips, jeune	50 00 do	1er fév. 1885	
	Totaux	42		435 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's Cove	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.)	420 00	18 nov. 1880.	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
			Mlle J. S. Daggett	50 00	1er do 1889.	
2	Woodward's Cove	6	E. Cameron	50 00 ou comm'n	1er avril 1885.	
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	75 00 par année.	1er do 1887.	
4	Seal Cove	4½	P. Russell	50 00 do	1er mai 1891.	
5	Phare de Southern-Head	5½	.....	50 00 do	.....	Bureau de Southern-Head fermé le 30 novembre 1889.
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881.	
	Ligne d'embranchement.					
	Grand-Harbour	0				
6	Cheney's Island (½ mil. de câb.)	4¾	W. Cheney	Commiss'n, 25 p. c.	1er fév. 1891.	
7	Whitehead Island (¾ do)	1½	E. Carroll	50 00 ou comm'n	1er déc. 1890.	
	Totaux	27¼		805 00		

CAMPOBELLO SECTION.

	Liberty Cove Cable Hut, à					
1	Welchpool	7½	M. A. Batson	100 00 ou comm'n	1er mai 1890.	
2	Eastport, Maine, E.U.A.	½	J. Cushing	100 00	26 déc. 1881.	
	Totaux	8		200 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien,—soit $35 par année.
	L'Ange Gardien	13				
2	Saint-Pierre (câble ¾ mille)	4	C. Turcott	50 00 ou com'n	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	Mme Blais	50 00 do	1er oct. 1887	
4	Saint-Laurent	6½	M. Gobeil	50 00 do	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	50 00 do	1er juil. 1888	
6	Saint-François (y compris câble de 4 milles)	5½	M. Emond	50 00 do	1er mars 1885	
7	Bur. de la quarant., Grosse Ile	9	M. Langlois	50 00 do	1er sept. 1885	
8	Hôpital de do	1¼	(Téléphone)	.....	.....	
	Total	50¾		485 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	50 00 ou com'n*	Antérieur. au 1er avril 1885	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do	do	
3	La Cruche	37	.....	50 00 do	do	
			A. Gauthier (réparat).	420	15 mai 1887	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	50 00 ou com'n	1er jan. 1889	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 00 do	avril 1885	
6	Chicoutimi	11½	D. Boily	50 00 do	28 do 1886	
	Total	92		720 00		

SECTION DE LA RIVE NORD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Murray Bay	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n*	Antérieur. au 1er avril 1885	
2	Cap à L'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 do	1er juin 1888	
3	Saint-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 do	1er avril 1890	
4	Port au Persil	7	A. Brassard	50 00 do	1er mai 1889	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do	juin 1887	
7	Riv. aux Canards } Ligne de	17	G. Bouillanne	100 00 do	nov. 1886	M. Bouillanne à la Rivière aux Canards a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne, depuis août 1889.
8	Saint-Etienne } ceinture.		N. Caron (réparateur).	420 00	1er sept. 1890	
9	Tadoussac (1¼ mille de câble)	13	J. E. Caron	50 00 ou com'n	1er nov, 1888	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 do	avril 1885	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do	do	
12	Baie des Bacons	8	P. Bouchard		6 mai 1892	Commission non garantie à la Baie des Bacons.
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 ou com'n	avril 1885	
14	Moulins de Portneuf	11½		50 00 do		Le bur. des moul. de Portneuf a été fermé en juin 1889.

15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n.	1er juill.	1890	
16	Saut-au-Cochon	7	E. Courbron (réparat.)	420 00	1er avril	1888	
			J. Forrest	50 00 ou com'n*	1er déc.	1887	
17	Betsiamits	31	R. H. Montgomery	50 00 do	1er oct.	1889	
18	Pointe aux Outardes (câble)	12	F. C. Ouillet	500 00 par année	8 août	1890	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan	18					
20	Rivière Godbout (câble)	26	N. A. Comeau	50 00 ou com'n.	15 oct.	1883	
21	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 00 do	28 déc.	1883	
22	Baie de la Trinité-ouest	5¼	Z. Poulin	50 00 do	16 mai	1884	
23	Baie de la Trinité-est	2½	A. Bilodeau	Commodité de	1er mai	1889	
24	Iles Caribou	7	I. Comeau	do	1er sept.	1889	
25	Rivière Pentecôte	17	Bur. du sur. de district.				
26	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00	1er juill.	1888	
27	Sept-Iles	22¾	P. E. Vignault	180 00	2 janv.	1884	
28	Rivière Moisie	15½	D. Porlier	50 00	1er mai	1885	
29	Sheldrake	72	P. Touzel	50 00 ou com'n.	1er nov.	1888	
30	Rivière du Tonnerre	6½	H. LeBrun	50 00 do	1er fév.	1890	
31	Magpie	14	Geo. Molloy	50 00 do	1er oct.	1889	
32	Rivière Saint-Jean	9	B. Chambers	50 00 do	1er do	1889	
33	Longue-Pointe	10	E. S. Vibert	180 00 do	1er nov.	1889	La Longue Pointe est le bureau où se répètent les dépêches pour le câble d'Anticosti en exploitation depuis le 1er septembre 1891. Les appointements de l'agent avant cette date étaient de $50 par année, ou une commission.
34	Mingan	7	M. J. Maloney	50 00 do	1er oct.	1889	
35	Pointe aux Esquimaux	24	A. Lausier	420 00 do	1er do	1889	
	Total	496					

NOTE.—Les estimations budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la rive Nord sous le titre de "ligne de la rive Nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Leamington	.....	J. McR. Selkirk	$50	1er nov. 1888	Comptable et agent général.
2	Club House	7	C. Harrison	Commiss. 25 p. 100.	1er avril 1889	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Pointe Pelée	5	W. A. Grubb	do	1er nov. 1888	
	Câble jusqu'à ligne	$8\frac{3}{4}$				
4	Phare de la Pointe Nord ($\frac{1}{2}$ mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick	do	1er déc. 1890	
5	Bassin-Nord	$1\frac{1}{2}$	C. B. Quick	do	1er nov. 1888	
6	Bassin-Ouest	5	A. M. McCormick	do	1er do 1888	
7	Bassin-Sud	$4\frac{1}{2}$	F. B. McCormick	do	1er do 1888	
	Total	$32\frac{3}{4}$				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE A EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	— jan. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Buttes-du-Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humbolt	78	A. Guimont	600 00	1er mai 1884	
5	Saskatoon (ceinture 14 milles)	69	Cie de tél. C.C.P. J. Harrington, réparrt.	300 00 600 00	1er jan. 1892 1er jan. 1888	
6	Henrietta do	52	W. Salsbury, réparat.	720 00	1er oct. 1886	
7	Battleford	47	L. P. O. Noël H. Sikes, réparateur	720 00 600 00	15 avril 1890 1er mai 1889	
8	Fort-Pitt	89	J. F. Lake, réparateur.	600 00	1er août 1891	
9	Moose	45½	L. Picard, réparateur	600 00	1er juil. 1891	
10	Lac à la Selle	45	N. Potvin	600 00	1er août 1891	
11	Victoria	37	W. C. Gillis, réparat.	720 00	— jan. 1887	
12	Fort-Saskatchewan	49	W. G. Ross, agent	Com. 25 p. c	— déc. 1886	
13	Edmonton	24	A. Taylor, agent W. McKay, réparat.	420 00 720 00	Ant. à 1882 1er mai 1886	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégr. de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892. Avant cette date le traitement était de $720 par année.
	Ligne d'embranchement—					
	*Edmonton	0				* L'embranchement de Saint-Albert est exploité avec des téléphones.
14	Saint-Albert	9				
	Total	607½				

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE DE BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne de Fort Macleod—					
1	Jonction de Galt	0				La ligne du Fort-Macleod a été louée à la Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.
2	Lethbridge	107				
3	Macleod	28½				
4	Fort-Macleod	½				
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	J. M. Rutherford	240 00	1er juin 1885	La ligne de la Montagne-de-Bois a été exploitée par le téléphone depuis mai 1890.
2	Montagne-de-Bois	90½	J. H. Thompson	180 00	1er do 1890	
	Total	226½				

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT—BARKERVILLE.

Stations.	Distances intermédiaires.	Noms.	Charges.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			$ cts.		
Ashcroft-Station	0	Cie de Télég. du P.C.				Lette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4	H. L. Good	Télégraphiste et réparat'r	60 00	16 février 1885	
Clinton	26	J. A. Le Bourdais	do do	50 00	do 1883	
Bridge-Creek	53	W. Walker	do do	50 00	1er mai 1880	
Soda-Creek	78	H. Yeates	do do	60 00	1er juin 1866	
Quesnelle	54½	Mlle I. Barlow	Télégraphiste	47 00	28 avril 1882	
Stanley	48					
Barkerville	13	Jas. Stone	Télégraphiste et réparat'r	83 33	17 février 1873	
	276½					
Embranchement.						
New-Westminster Ladner's-Landing (½ mille de câble)	18					Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Total	294½					

VICTORIA—CAP BEALE.

Victoria	0	C. P. Ry. Telegraph.	Télégraphiste	20 00	1er nov. 1891	Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Otter-Point	26	Ed. Gordon	Télégraphiste et réparat'r	60 00	do	
Jordan River	10	L. Desbiens	do do	55 00	do	
Port San-Juan	30	F. S. Sharpnell	do do	60 00	do	
Phare Carmanah	24	W. P. Daykin	Télégraphiste	20 00	do	
		C. T. Daykin	Réparateur, ouest	45 00	do	
		E. B. Daykin	do est	45 00	do	
Cap Beale	28	P. A. Cox	Télégraphiste	15 00	do	
Total	118			320 00		

ANNEXE N° 11.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892

ANNEXE N° 11.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 5 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'on a reçu les œuvres nouvelles qui suivent pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 :—

Peinture à l'huile *Twilight*, par Mlle M. A. Bell.

Peinture à l'huile *Marine*, par Franklin Brownell.

Le gouvernement a acheté les peintures qui précèdent.

Buste de grandeur naturelle de L. R. O'Brien, A.R.C., par Hamilton McCarty, A.R.C.

Ce buste a été remis à la galerie par l'académie royale du Canada, conformément à l'acte constitutif de la société qui exige de chaque nouvel académicien de déposer son diplôme à la galerie nationale.

20,026 visiteurs ont inscrit leurs noms pendant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS.

À Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

ANNEXE N° 12.

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION ETC.

DE

1843 à 1893.

ANNEXE N° 12.

NOMS avec la date de la nomination, etc., des administrateurs du département des travaux publics, de 1841 à 1893.

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. A
Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.			
CORPORATION DU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc. 1841	3 oct. 1844
Daly, l'hon. D	Membres		
Harrison, S. B			
Davidson, J., écr			
Begly, Thomas A	Secrétaire	17 août 1841	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 do 1841	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841	
NOUVEAU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	5 oct. 1844	8 juin 1846
Daly, l'hon. D	Membres		
Draper, l'hon. W. H			
Morris, l'hon. W			
Papineau, l'hon. D. B			
Sous l'autorité de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	4 juil. 1846	10 mars 1848
Taché, l'hon. E. P	do	11 mars 1848	26 nov. 1849
Chabot, l'hon. J	do	15 déc. 1849	31 mars 1850
Merritt, l'hon. W. H	do	20 avril 1850	11 fév. 1851
Bourret, l'hon. J	do	15 fév. 1851	27 oct. 1851
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851	22 sept. 1852
Chabot, l'hon. J	do	23 sept. 1852	26 jan. 1855
Lemieux, l'hon. F	do	27 jan. 1855	25 nov. 1857
Alleyn, l'hon. C	do	28 nov. 1857	1er août 1858
Holton, l'hon. L. H	do	2 août 1858	6 do 1858
Sicotte, l'hon. L. V	do	6 do 1858	10 jan. 1859
Rose, l'hon. John	do	15 jan. 1859	12 juin 1861
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	15 juin 1861	23 mai 1862
Tessier, l'hon. U. J	do	24 mai 1863	27 mai 1863
Drummond, l'hon. L. T	do	28 do 1863	23 juil. 1863
Laframboise, l'hon. M	do	23 juil 1863	29 mars 1864
Chapais J. C	do	30 mars 1864	30 juin 1867
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	1er août 1846	
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars 1848	
Wetenhall, John	do	2 fév. 1850	
Bourret, l'hon. Jos	do	20 avril 1850	
Killaly, l'hon. H. H	do	15 fév. 1851	
Keefer, Samuel	do	6 mai 1859	
Trudeau, Toussaint	do	15 mars 1864	
Begly, Thomas A	Secrétaire	25 sept. 1847	
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859	
Braun, Frederick	do	8 mars 1864	
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1853	2 juil. 1890

ANNEXE n° 12.—Noms avec la date de la nomination, etc., des administrateurs du département des travaux publics, de 1841 à 1893—*Fin.*

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. A
Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867	— oct. 1869
Langevin, C. B., l'hon. Hector L.	do	8 déc, 1869	5 nov. 1873
McKenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873	16 oct. 1878
Tupper, C.B., C.C.M.G., Sir Charles	do	17 oct. 1878	20 mai 1879
Langevin, C.B., C.C.M.G. Sir Hector L.	do	20 mai 1879	8 sept. 1891
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891	11 jan. 1892
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric	Ministre	11 jan. 1892	
Trudeau Toussaint	Sous-ministre	1er juil. 1868	
Baillairgé, G. F	do	4 oct. 1879	18 déc. 1891
Gobeil, A	do	18 déc. 1891	
Chapleau, S	Secrétaire	4 oct. 1879	
Ennis, F. H	do	4 nov. 1880	
Gobeil, A	do	23 jan. 1885	18 déc. 1891
Roy, E. F. E	do	18 déc. 1891	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 do 1891	
Perley, H. F	Ingénieur en chef	25 nov. 1880	21 oct. 1891
Baillairgé, G. F	Ingénieur en chef-adjoint	5 juil. 1871	4 do 1879
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 do 1892	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	7 fév. 1872	
Fuller, Thomas	do	31 oct. 1881	

ANNEXE N° 4.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

LE 30 JUIN 1892,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE N° 13.

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1892.

Endroits.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
Amherst N.-E.	Bureau de poste	James Morrison	2 mai 1824	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish "	Edifice public	Angus McDonald	— mars 1820	do	5 fév. 1891	33 33	12 do	400 00
Arichat "	Edifice sur l'emp. du B.P.	John McAskill		do	16 sept. 1887		12 do	15 00
Annapolis "	Bur. de poste et douane	John McKay	26 oct. 1847	do	1er avril 1891	33 33	12 do	400 00
Baddeck "	Edifice public	Alex. S. McDonald	11 déc. 1855	do	23 déc. 1886	16 67	12 do	200 00
Halifax "	Edifice fédéral	John Powell	21 août 1836	Mécanicien	1er oct. 1871	62 50	12 do	750 00
do "	do	Richard Power	15 do 1834	Chauffeur	1er do 1871	50 00	9 do	450 00
do "	do	M. Sullivan	16 sept. 1822	Concierge	31 do 1885	33 33	12 do	400 00
do "	do	W. H. Gray	26 nov. 1848	Gardien	10 sept. 1891	39 00	12 do	468 00
do "	Entrepôt de vérification	Wm. Power	6 fév. 1834	Concierge	26 janv. 1887	41 67	12 do	500 00
New-Glasgow "	Bureau de poste	Daniel McDonald	17 déc. 1832	do	1er oct. 1889	33 33	12 do	400 00
Sydney-Nord "	Edifice public	Angus McEachren	24 do 1847	do	20 janv. 1890	33 33	12 do	400 00
Pictou "	Douane	Geo. Robson	22 do 1822	do	31 do 1888	33 33	12 do	400 00
Sydney-Sud "	Pur. de poste et douane	N. H. McNeil	25 déc 1845	do	8 déc. 1890	38 33	12 do	400 00
Truro "	Bureau de poste	Hugh McCulloch	2 juin 1826	do	22 sept. 1888	33 33	12 do	400 00
Windsor "	do	Aug. H. Parsons	3 mars 1846	do	22 do 1892	33 33	12 do	400 00
Yarmouth "	Edifice public	Robert Speers	15 sept. 1824	do	23 déc. 1886	33 33	12 do	400 00
Charlottetown I.P.-E.	Edifice fédéral	D. McLeod	9 juin 1842	Mécanscien	12 sept. 1872	33 33	12 do	400 00
do "	do	J. S. McLeod	14 nov. 1868	Chauffeur	13 déc. 1887	28 00	12 do	336 00
do "	do	Geo. Walker	28 août 1826	Messager	19 janv. 1875	37 00	12 do	444 00
do "	do	C. J. Mitchell	18 juin 1873	do	29 oct. 1890	37 00	12 do	444 00
do "	do	D. F. Macdonald		Concierge	1er déc. 1890	33 33	12 do	400 00
Montague "	Edifice public	Martin Lambert	12 nov. 1845	do	12 janv. 1887	10 00	12 do	120 00
Summerside "	Edifice fédéral	James Brazil	1816	do	5 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
Bathurst N.-B.	Bureau de poste	J. A. Mélançon	20 janv. 1825	do	13 avril 1887	33 33	12 do	400 00
Chatham "	do	R. B. Adams	13 do 1854	do	16 mai 1889	10 83	12 do	130 00
Carleton, Saint-Jean "	do	Jas. R. Reid	15 août 1823	do	1er oct. 1889	8 33	12 do	100 00
Dalhousie "	do	Wm. Gould	1er janv. 1853	do	26 nov. 1890	33 33	12 do	400 00
Frédéricton "	do	Jas. Perkins	5 oct. 1847	do	31 mai 1881	33 33	12 do	400 00
Moncton "	do	E. B. Hicks	11 janv. 1832	do	11 janv. 1886	33 33	12 do	400 00
Newcastle "	do	Patrick Keating	13 mars 1840	do	23 oct. 1886	33 33	12 do	400 00

St. Stephen	"	do	Samuel Topping	2 avril 1839	do	25 mai 1887	33 33	12	do	400 00
Sussex	"	do	Thomas Asbill	18 fév. 1826	do	19 oct. 1883	33 33	12	do	400 00
Saint-Jean	"	Douane	G. H. Jones	2 juin 1855	Mécanicien	17 fév. 1880	60 00	12	do	720 00
do	"	do	Christopher White	20 nov. 1844	Chauffeur	9 nov. 1885	50 00	6	do	300 00
do	"	do	Jas. A. Paul		Concierge	13 oct. 1891	41 67	12	do	500 00
do	"	Bureau de poste	Henry Howe	1er mai 1853	Mécanicien	4 nov. 1881	55 00	12	do	660 00
do	"	do	Ed. Haney	22 fév. 1849	Préposé à l'ascens.	27 do 1882	50 00	12	do	600 00
do	"	Pénitencier	Geo. Campbell	22 do 1817	Concierge	29 oct. 1880	37 50	12	do	450 00
Woodstock	"	Bureau de poste	Wm. Kennedy	2 mai 1825	do	1er fév. 1890	33 33	12	do	400 00
Aylmer	P.Q.	do	J. R. Woods	18 mars 1817	do	8 nov. 1889	8 33	12	do	100 00
Coaticook	"	Edifice public	Israël Baldwin	16 nov. 1839	do	27 juin 1889	33 33	12	do	400 00
Hull	"	Bureau de poste, etc.			do					
Joliette	"	do	Chas. Guilbault	29 sept. 1826	do	15 oct. 1885	33 33	12	do	400 00
Lachine	"	do	Médard Robert	1er nov. 1840	do	8 do 1891	20 83	12	do	250 00
Montréal	"	Edifice fédéral	Thos. Ryan	18 juin 1836	Mécanicien en chef	4 mars 1882	100 00	12	do	1,200 00
do	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév. 1848	Chauffeur	4 do 1882	50 00	12	do	600 00
do	"	do	D. St. George	8 oct. 1844	do	1er oct. 1890	45 00	12	do	540 00
do	"	Bureau de poste	John Watson	21 fév. 1820	Mécanicien	18 do 1876	65 00	12	do	780 00
Montréal	"	do	L. D. Thibault	28 janv. 1861	Lumière électr. et prép. à l'ascens.	1er juin 1885	60 00	12	do	720 00
do	"	do	Alfred Filiatrault		Messager	1er août 1892	33 00	12	do	400 00
do	"	Revenu de l'intérieur	F. Greene	4 oct. 1837	Mécanicien	1er janv. 1885	60 00	12	do	720 00
do	"	Douane	W. Wallace	12 août 1837	Chauffeur	1er oct. 1882	50 00	8	do	400 00
do	"	do	J. H. Marchand	6 sept. 1849	do	2 déc. 1882	50 00	8	do	400 00
do	"	do	C. Daudelin		Concierge	16 juill. 1892	2.00 p. d.	12	do	720 00
do	"	Salles d'exerc. et d'armes	Wm. McDonald	17 sept. 1832	Mécanicien	21 fév. 1888	45 00	12	do	540 00
do	"	Edifices fédéraux	J. H. Delongchamp	2 fév. 1839	Ouvrage en général	1er do 1890	50 00	12	do	600 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	25 sept. 1856	Mécanicien	4 déc. 1885	55 00	12	do	600 00
do	"	do	Thos. McLaughlin		Chauffeur	27 août 1892	40 00	8	do	320 00
do	"	Bur. des insp.-mes. de bois	John O'Neil	23 juin 1819	do	8 sept. 1886	45 00	8	do	360 00
do	"	Douane	John R. Mountain	1er nov. 1848	Chauffeur intérim.	10 nov. 1888	45 00	12	do	540 00
Rivière-du-Loup	"	Bureau de poste	Z. Boucher		Concierge	2 juill. 1892	33 33	12	do	400 00
Sherbrooke	"	do	Thos. Rawson	20 mai 1841	do	12 déc. 1884	33 33	12	do	400 00
Sorel	"	do	P. St. Michel	26 fév. 1829	do	22 sept. 1886	33 33	12	do	400 00
Saint-Jean	"	do	Veuve J. Forrant	27 oct. 1814	do	30 mai 1888	16 66	12	do	200 00
do	"	do	Wm. Comper	20 mai 1826	Gardien	28 déc. 1881	12 50	12	do	150 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public	Médard Grignon	25 juin 1828	Concierge	11 mars 1890	33 33	12	do	400 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravel	3 do 1828	do	1er fév. 1891	25 00	12	do	300 00
do	"	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	24 do 1828	do	27 juill. 1883	33 33	12	do	400 00
do	"	Douane	Geo. McLeod	16 avril 1838	Messager	1er fév. 1891	25 00	12	do	300 00
Amherstburg	Ont.	Bureau de poste	John Lovegrove	19 déc. 1836	Concierge	5 nov. 1885	33 33	12	do	400 00
Almonte	"	do	Wm. Moulton	23 mars 1839	do	30 janv. 1891	33 33	12	do	400 00
Brockville	"	do	Wm. Shepherd	13 juin 1831	do	6 avril 1888	33 33	12	do	400 00
Brantford	"	do	John Squires	24 avril 1842	do	27 oct. 1880	50 00	12	do	600 00
Barrie	"	do	Fred. Edwards	3 mars 1844	do	2 mars 1886	33 33	12	do	400 00
Belleville	"	do	J. P. Reeves	27 nov. 1820	do	17 oct. 1883	50 00	12	do	600 00
Berlin	"	do	Veuve Aug. Meinke	23 do 1844	do	22 déc. 1887	33 33	12	do	400 00
Brampton	"	do	James McBride	5 oct. 1840	do	29 janv. 1881	33 33	12	do	400 00
Clifton	"	do	Gilbert Campbell	11 fév. 1849	do	8 oct. 1885	33 33	12	do	400 00
Chatham	"	do	Henry Dunn	25 mai 1841	Mécanicien	23 sept. 188	50 00	7	do	350 00

ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

Emploi.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi	Date de la nomination.	Salaire par année.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
Chatham.....Ont.	Bureau de poste	W. W. Mitchell	25 mai 1848	Concierge	7 janv. 1885	33 33	12 mois	400 00
Cornwall..... "	do	Thos. Murphy	1er do 1843	do	7 mars 1885	33 33	12 do	400 00
Cayuga..... "	do	G. A. Gibson	.....	do	3 sept. 1891	4 16	12 do	50 00
Cobourg..... "	do	H. J. Payne	31 janv. 1854	do	24 avril 1890	33 33	12 do	400 00
Galt..... "	do	Wm. Kilgour	3 mars 1857	do	23 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
Guelph..... "	do	Robert Higham	20 mai 1834	do	29 oct. 1889	33 33	12 do	400 00
Gananoque..... "	do	Thos. P. Richardson	25 fév. 1834	do	1er mai 1889	.....	.....	.....
Goderich..... "	do etc.	Lewis Elliot	8 avril 1832	do	2 juill. 1890	33 33	12 do	400 00
Hamilton..... "	Edifice fédéral	Wm. Hornby	14 nov. 1829	do	9 oct. 1886	50 00	12 do	600 00
do..... "	do	Thos. Beatty	14 do 1848	Chauffeur	7 nov. 1887	45 00	6 do	270 00
do..... "	do	Thos. Nicholson	17 déc. 1857	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 do	600 00
do..... "	Salle d'exercice	Wm. Harris	20 mai 1841	Chauffeur	12 déc. 1889	45 00	12 do	540 00
Kingston..... "	Collège militaire	William Johnson	12 sept. 1842	Mécanicien	31 mai 1881	65 00	12 do	780 00
do..... "	do	M. Maddon	22 déc. 1838	Chauffeur	12 oct. 1878	55 00	6 do	330 00
London..... "	Douane	M. Mulkern	4 sept. 1837	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 do	600 00
do..... "	Bureau de poste	Wm. Greer	12 oct. 1839	Concierge	16 mars 1884	33 00	12 do	400 00
do..... "	do	John Price	6 do 1836	Mécanicien	14 janv. 1884	50 00	12 do	600 00
Lindsay..... "	Bur. de poste et douane	William McMann	27 mai 1831	Concierge	15 mars 1889	33 33	12 do	400 00
Napanee..... "	do do	John Hearn	28 mars 1853	do	22 juin 1889	33 33	12 do	400 00
Orangeville..... "	Bureau de poste	John Wilkins	29 mai 1830	do	15 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
Peterborough..... "	do	John Irwin	17 do 1842	do	8 do 1887	33 33	12 do	400 00
Port-Colborne..... "	do	Wm. Armstrong	9 sept. 1846	do	11 juin 1888	20 00	12 do	240 00
Port-Hope..... "	do	Levy Reynolds	15 fév. 1839	do	17 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
Pembroke..... "	Edifice public	Samuel Hamilton	14 juin 1834	do	29 oct. 1890	33 33	12 do	400 00
Prescott..... "	Bur. de poste et douane	Rufus Henderson	6 avril 1822	do	23 déc. 1890	33 33	12 do	400 00
Stratford..... "	do etc.	J. H. Roberts	1er mai 1847	Mécanicien	7 fév. 1884	50 00	12 do	600 00
Sainte-Catherine..... "	do etc.	Wm. Bryson	4 fév. 1843	Concierge	9 août 1883	33 33	12 do	400 00
Saint-Thomas..... "	do etc.	Jas. Russell	15 sept. 1832	do	5 sept. 1885	33 33	12 do	400 00
Strathroy..... "	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 mai 1840	do	25 oct. 1890	33 33	12 do	400 00
Toronto..... "	Edifice fédéral	J. A. Wills	6 août 1845	Mécanicien en chef	23 août 1873	125 00	12 do	1,500 00
do..... "	Edifice du revenu	Chs. H. Baillie	22 sept. 1852	Chauffeur	13 janv. 1891	50 00	6 do	300 00
do..... "	Douane	Fred. Faragher	16 oct. 1865	do	1er nov. 1889	50 00	12 do	600 00
do..... "	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrave	10 fév. 1844	Mécanicien	28 déc. 1874	65 00	12 do	780 00
do..... "	do	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Chauffeur	23 sept. 1886	55 00	12 do	660 00

do	"	do	Alex. Dey	27 do 1863	Prép. à l'ascenseur	1er déc. 1887	50 00	12	do	600 00
do	"	do	Wm. Chenery	19 déc. 1851	do	1er do 1887	50 00	12	do	600 00
do	"	do	W. J. Slean	5 juil. 1855	do	2 mars 1888	50 00	12	do	600 00
do	"	do	Jas. Richardson	23 fév. 1831	Gardien	3 sept. 1888	46 50	12	do	558 00
do	"	Bureau de poste	Henry L. Bell	29 déc. 1864	Ingénieur	9 mai 1885	50 00	6	do	300 00
do	"	do	Samuel Fitzgerald	26 do 1859	Chauffeur	1er nov. 1889	50 00	6	do	300 00
do	"	do	John Somers	8 avril 1835	do	1er déc. 1889	50 00	6	do	300 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai 1844	Concierge	31 août 1889	33 33	12	do	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	F. Parker	6 août 1833	Mécanicien	3 oct. 1888	50 00	12	do	600 00
do	"	do	W. Courtis	6 mars 1844	Concierge	9 nov. 1880	33 33	12	do	400 00
Walkerton	"	Edifice public	Andrew McLean	24 nov. 1825	do	20 juil. 1891	33 33	12	do	400 00
Brandon	Man.	do	John Faucett	11 mai 1857	do	18 août 1890	33 33	12	do	400 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	J. P. Alexander	19 août 1852	Mécanicien	1er juin 1888	70 00	12	do	840 00
do	"	do	Patrick Dillon	17 mars 1849	Chauffeur	1er jan. 1889	45 00	6	do	270 00
do	"	do	Jos. Coutu	10 mai 1843	Prép. à l'ascenseur	16 mars 1887	45 00	12	do	540 00
do	"	do	Jos. Gagnier		Gardien	7 juin 1892	45 00	12	do	540 00
do	"	do	Jos. Cauchon	12 mars 1856	Concierge	12 do 1888	60 00	12	do	720 00
Moosomin	T. N.-O.	Palais de justice,	A. G. Hamilton	14 mai 1848	do	31 jan. 1891	33 33	12	do	400 00
Prince-Albert	"	do	George Northgraves	20 do 1838	do	14 juin 1888	33 33	12	do	400 00
Régina	"	Prison	Jas. McKee	11 déc. 1859	Ingénieur	27 oct. 1890	70 00	12	do	840 00
do	"	do	Philip Thomas	4 mars 1834	Aide-ingénieur	25 nov. 1890	60 00	12	do	720 00
Nanaïmo	C.-B.	Bureau de poste	Ralph Johnson		Concierge	11 jan. 1892	50 00	12	do	600 00
New-Westminster	"	do	John McMurphy	12 août 1812	do	1er oct. 1884	50 00	12	do	600 00

R. STECKEL.

ANNEXE N° 14.

TABLEAU

INDIQUANT LES

NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

PERSONNES EMPLOYÉES

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU

30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 14.

ÉTAT indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc., des personnes employées aux divers bassins de radoub au 30 juin 1892.

Nom.	Date de la naissance.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Brit.						
John Devereux	.....	Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	$166.66 par mois	
A. C. Muir	.....	Ingénieur	do	1er avril 1887	100.00 do	
J. W. Muir	.....	Sous-ingénieur	do	11 jan. 1892	75.00 do	
A. D. Greeves	.....	Charpentier	do	1er déc. 1887	80.00 do	
F. M. Jones	.....	Chauffeur	do	.....	60.00 do	
D. Magell	.....	do	do	.....	60.00 do	
John Stock	.....	Gardien	do	.....	50.00 do	
Bassin de radoub de Lévis.						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	$1,800.00 par année	Indemnité de $200 pour loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Honoré Lamontagne	.....	Contremaître	do	9 do 1891	83.33 par mois	
Wm. Macdougall	.....	Ingén.-mécanicien.	do	1er juin 1888	75.00 do	
Napoléon Lemelin	.....	Sous-ing.-mécan.	do	1er do 1888	45.00 do	
Narcisse Lemelin	.....	Chauffeur	do	1er do 1888	32.00 do	
Jos. Morin	.....	do	do	9 avril 1891	32.00 do	
Théodore Chabot	.....	Gardien	do	9 do 1891	45.00 do	$45 par mois, du 1er avril au 1er déc. ; $1.25 par jour, du 1er déc. au 1er avril.

R. STECKEL.

ANNEXE N° 15.

ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA, DU 30 JUIN 1891 AU 30 JUIN 1892.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 15.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics du Canada, du 30 juin 1891 au 30 juin 1892.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Edifices du parlement et des départements—Ramoner des cheminées	G. E. Pouliot	11 sept. 1891	81 56
Edifices du parlement et des départements—Enlever la neige	W. Moore	30 nov. 1891	450 00
Edifices du parlement et des départements—Glace	D. N. Charlebois	25 fév. 1892	05½ par morceau.
do do do Houille	C. C. Ray et Cie	9 mai 1891	8,441 67
Rideau Hall—Enlever la neige	N. Cardiff	28 nov. 1891	450 00
do Glace	D. N. Charlebois	25 fév. 1892	06½ par morceau.
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, bureau de poste—Fourniture de la houille	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd	16 sept. 1891	243 75
Antigonish do do do	James Kenna	1er do 1891	112 50
Arichat do do do	Gardner Coal Co	2 do 1891	78 75
Baddeck do do do	A. G. McDonald	2 do 1891	105 00
Halifax, édifices publics—Fourniture de la houille	Acadia Coal Co	27 août 1391	959 30
New Glasgow, bur. de poste do	do	27 do 1891	132 18
Sydney-Nord do do	Gardner Coal Co	29 do 1891	151 25
Pictou, douanes do	Acadia do	22 sept. 1891	228 32
Sydney, bureau de poste do	Gardner do	29 août 1891	100 00
Truro do do	Acadia do	27 do 1891	140 00
Windsor do do	F. W. Dimock	10 sept. 1891	164 67
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice publ. féd.—Fourn. de la houille	Gardner Coal Co	29 août 1891	570 05
Montague, bureau de poste do	do	29 do 1891	62 26
Summerside do do	Jos. Read et Cie	5 sept. 1891	331 89
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste—Fourn. de la houille	Ed. Johnson	10 sept. 1891	409 12
Carleton do do	Morrison et Lawlor	29 août 1891	53 03
Chatham do do	Gillespie et Sadler	10 sept. 1891	120 19
Dalhousie do do	do	10 do 1891	215 00
Frédericton do do	E. N. Allen	31 août 1891	262 00
Moncton do do	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd	21 sept. 1891	234 00
Newcastle do do	Gillespie et Sadler	10 do 1891	324 12
Portland do do	R. P. et W. F. Starr	31 août 1891	29 94
Saint-Jean, édifices publics do	Morrison et Lawlor	29 do 1891	2,652 75
St-Stephen, bureau de poste do	C. D. Hill et Cie	3 sept. 1891	162 00
Sussex do do	R. P. et W. F. Starr	31 août 1891	199 55
Woodstock do do	W. F. Dibblee et Fils	1er sept. 1891	229 47

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Québec.			
Aylmer, bureau de poste—Fourniture de la houille...	C. C. Ray et Cie	24 août 1891..	144 99
Coaticook do do ...	B. J. Smith.	12 sept. 1891..	184 50
do do Eclairage électrique	Coaticook Electric Light Co.....	30 mai 1892..	180 00 par année.
Hull do Fourniture de la houille..	McRae et Co.	10 sept. 1891..	249 50
Lachine do Installation intérieure....	Jas. Fitzpatrick.....	30 oct. 1891..	1,135 00
do do Clôture, barrières, hangar à bois	do	19 mai 1892..	655 00
Laprairie do Construction.....	O. Lefebvre.....	11 déc. 1891 .	9,375 00
Montréal, édifices publics—Fourniture de la houille..	P. McCrory	17 sept. 1891..	1,249 96
do do do ..	Evans, Frères... . . .	11 do 1891..	1,180 77
do do do ..	F. Robertson	14 do 1891..	1,296 52
do douane—Reconstruction de l'abat-jour	L. Cousineau	23 fév. 1892..	6,146 46
Québec, édifices publics—Fourniture de la houille	Madden et Ellis..... .	10 sept. 1891..	3,080 80
do citadelle (qtrs du gouv.-gén.)— do	do	10 do 1891..	130 00
do ancien édifice du parlement—Enlever la neige des terrains	Eugène Trudel..	4 déc. 1891..	175 00
do bâtiment de l'immigration sur la jetée de la Princesse Louise—Changem. au vérandah..	F. Poitras	28 avril 1892..	171 00
Saint-Jean, bureau de poste—Fourniture de la houille	Bissett et Donaghy....	1er sept. 1891..	152 00
Sherbrooke do do ..	Luckie et Mitchell	7 do 1891..	266 40
Sorel do do ..	F. O. Lamarche	8 do 1891..	235 80
Trois-Rivières, édifices publics do ..	Z. Marchand	31 août 1891..	548 49
Valleyfield, bureau de poste—Répar., chang. peint...	Bélanger et Préfontaine	19 nov. 1891..	173 00
do do Eclair. électrique.....	Valleyfield Electric Light Co.	24 do 1891..	50 00 par année.
Ontario.			
Almonte, bureau de poste—Fourniture de houille....	T. R. White.... ...	7 sept. 1891..	218 75
Amherstburg do do ...	J. G. Mullen	16 do 1891..	125 00
Barrie do do ..	Johnston et Sergeant..	2 do 1891..	240 00
do do Approvision. d'eau.....	Cie de l'aqueduc de Barrie.....	22 oct. 1891.	50 00 par année.
Belleville do Fourniture de la houille..	La Cie Rathbun	29 août 1891..	276 00
Berlin do do ..	Kloepfer et Cie	14 sept. 1891..	174 20
Brampton do do ..	R. Blain.	19 do 1891..	143 75
Brantford do do ..	T. Elliott.	31 août 1891..	287 81
Brockville do do ..	Geo. E. Shields.. ..	25 do 1891..	275 00
Carleton Place do Appareil de chauffage.. .	N. Landry.....	7 déc. 1891..	994 50
do do Accessoires	R. Cameron	15 avril 1892..	1,375 00
Cayuga do Fourniture de la houille...	T. Martindale..... .	2 sept. 1891..	172 50
Chatham do do ..	P. T. Barry.	5 do 1891..	231 82
do do Approvisionnement d'eau..	Cie de l'aqueduc de Chatham	10 juin 1892..	40 00 par année.
Clifton do Fourniture de la houille...	Histrop et Thomas ...	3 sept. 1891..	178 80
do do Lum. électriq. (y compris l'installation et les renouvellements.....	Niagara Falls Electric Light and Power Co.	17 mai 1892.	325 00 par année p. 3 ans.
Cobourg do Fourniture de la houille...	Rooney et Cie.....	13 nov. 1891..	258 75
Cornwall do do ..	Flack, Frères.....	1er sept. 1891..	240 00
Galt do do ..	Perry et Cie.....	2 do 1891..	171 00
Gananoque, édifices publics do ..	W. H. Britton et Cie..	3 do 1891..	173 84
Goderich, bureau de poste do ..	Wm. Lee.	1eo do 1891..	196 00
Guelph do do .	Frank Frank.	10 do 1891..	244 20
Hamilton do do ..	Æ. D. Mackays Fils.	2 do 1891..	461 70
	Thos. Myles et Fils....	2 do 1891..	492 48
do do Changements, additions et accessoires.....	Donaldson et Patterson	12 féb. 1892..	431 00
do do Peinturer	J. Clayton..	12 do 1892..	650 00
Kingston, édifices publics—Fourniture de la houille...	W. B. et S. Anglin....	26 août 1891..	312 00
Lindsay, bureau de poste— do ..	La Cie Rathbun. . . .	29 do 1891..	125 85
London do do ..	Hunt, Frères..	12 sept. 1891..	514 26
London, douane— do ..	D. Daly et Fils	22 do 1891..	498 99

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Ontario—Suite.			
London, étable et latrines aux casernes de l'infanterie.	Tambling et Jones	17 fév. 1892	2,286 00
Napanee, bureau de poste—Fourniture de la houille	La Cie Rathbun	29 août 1891	166 25
Orangeville do do	James Morrison	2 sept. 1891	133 00
Orillia, édifice public—Erection	J. R. Eaton	5 avril 1892	10,216 00
Ottawa, ferme expérimentale—Fourniture de la houille	McRae et Cie	10 sept. 1891	427 00
do imprimerie de l'Etat—Bois de chauffage	John Heney	14 oct. 1891	1 75 par corde.
do cour suprême—Plombage et posage de gaz dans la nouvelle aile	Ormond Higman	28 do 1891	1,075 00
do cour suprême—Changements et réparations.	Wm. Stuart	16 nov. 1891	1,991 91
do bloc Langevin, bureau de poste, musées géologique et des pêcheries, carré Cartier—Enlèvement de la neige	Wm. Moore	30 do 1891	450 00
Pembroke, bureau de poste—Fourniture de la houille.	Dunlop et Chapman	1er sept. 1891	100 90
do do Horloge (y compris couvert, etc.	E. Chanteloup	28 avril 1892	1,540 00
Peterborough, do Fournit. de la houille	The Rathbun Co	29 août 1891	138 90
do bibliothèque publique—Voûtes	J. E. Askwith	28 janv. 1892	1,550 00
do douane—Appareils de chauffage	McGuire et Bird	28 juin 1892	719 00
Petrolia, bureau de poste—Erection	J. Garrett	29 janv. 1892	16,000 00
Port-Arthur, bureau de poste de l'inspecteur—Fourniture de la houille	The Weston Coal Co	24 sept. 1891	35 00
Port-Arthur, bureau de poste—Erection	Tobin et O'Keefe	8 janv. 1892	17,900 00
Port-Hope do Fournit. de la houille.	Brown et Henning	31 août 1891	443 00
Prescott, édifices publics do	Jas Buckly	1er sept. 1891	98 00
Ste-Catherine, bureau de poste— do	D. Dittrick	18 do 1891	246 58
Saint-Thomas do do	Ellison et Lewis	9 do 1891	388 50
Stratford do do	A. C. Mowat	2 do 1891	350 35
Strathroy do do	W. J. Anderson	22 do 1891	133 53
Toronto, édifices publics—Fourniture de la houille	P. Burns et Cie	25 août 1891	1,739 24
do salle d'exercices—Erection	J. Stewart	10 nov. 1891	240,000 00
do salle d'exercices aux casernes de l'infanterie.	R. Dinnis et Fils	22 janv. 1892	3,177 00
do bureau de poste—Réparations à la toiture	Douglas, Frères	25 avril 1892	313 16
Trenton do Fourniture de la houille	C. Crowe	31 août 1891	145 50
Walkerton do do	Traill, Frères	29 do 1891	191 38
do do Installation	J. C. Oppenheiser	8 déc. 1891	878 00
do do Appareils de chauffage	McGuire et Bird	22 do 1891	1,320 00
do do Plombage	W. M. Shannon	7 mars 1892	236 00
do do Fourniture de l'eau	Corporation de Walkerton	16 do 1892	25 00 par année.
Windsor do Fourniture de la houille	Scully et Bridges	1er sept. 1891	360 15
Manitoba.			
Winnipeg, Fort-Osborne—Hôpital pour la police à cheval du Nord-Ouest	Brydon et Matheson	14 juill. 1891	2,993 97
Winnipeg, bâtim. des immigrants—Fourn. de la houille	Cie de l'aqueduc de Winnipeg	13 do 1891	125 00 par année.
do bureau de poste—Fourniture de la houille (houille de Galt)	Cie de houille et de ch. de fer d'Alberta	2 sept. 1891	2,472 77
do autres édifices pub.—Fournit. de la houille	Dominion Coal, Coke & Transportation Co.	21 do 1891	1,869 95
Territoires du Nord-Ouest.			
Calgary, addition au corps de garde	E. Watson	2 juin 1892	1,547 00
Prince-Albert, bâtiments des immigrants	T. E. Baker	7 avril 1892	1,000 00
Daim-Rouge, école industrielle	J. Stewart	11 sept. 1891	14,343 00
Régina, palais de justice, bureau de poste et bureau d'enregistrement—Fourniture de la houille	La Cie Smith et Ferguson	3 do 1891	243 87
Régina, bureaux du gouvernem.—Appar. de chauffage	Dunlop et Chapman	10 déc. 1891	925 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Colombie-Britannique.			
Agassiz, grange pour la ferme expérimentale	Wm. Rockett	20 nov. 1891	9,000 00
*Vancouver, édifices publics—Erection	Thos. Tompkins	19 oct. 1891	59,339 00
Victoria, salle d'exercice—Erection	Maurice Humber	23 mai 1892	33,916 00
HAVRES, RIVIÈRES ET PONTS.			
Nouvelle-Ecosse.			
Ile du Diable—Brise-lames	McDonald et Moffatt	19 avril 1892	1,600 00
Eatonville—Prolongement du brise-lames	F. R. Eaton	9 juin 1892	2,700 00
L'Ardoise—Brise-lames	J. Burns	18 déc. 1891	16,775 00
Louis-Head do	H. Smith et J. Heney	9 nov. 1891	4,072 00
Round-Hill—Barrage	W. J. Loughren	30 déc. 1891	4,750 00
West-Chezzetcook—Brise-lames sur le côté est de l'entrée du havre	A. McKinnon	20 juill. 1892	8,940 00
Ile du Prince-Edouard.			
Saint-Pierre, Baie—Reconstruction de la protection du brise-lames	D. J. McDonald	23 mai 1892	862 00
Nouveau-Brunswick.			
Campbellton—Prolongement du quai de délestage	G. et J. Robertson	22 juin 1892	3,975 00
Neguac, en bas—Quai	B. Flood	14 avril 1892	7,200 00
Ontario.			
Rivière Kaministiquia—Dragage au Creek McKellar	T. Marks et N. McDonald	28 avril 1892	12¾c. p. v. c.
Kingston, cale sèche—Chambre de la machine et chem.	P. Navin	16 juill. 1891	10,610 00
do Trav. à la gue p. la chamb. de la mac.	The Can. Locomotive and Engine Co	4 déc. 1891	325 00
Havre d'Hamilton—Dragage et enlèvem. de la batture	F. B. McNamee	3 mai 1892	10c. p. v. c.
Southampton—Prolongement de la jetée	G. E. Smith	9 avril 1892	5,700 00
Colombie-Britannique.			
Rivière Fraser—Fascines à l'embouchure de la	D. A. McDonald	19 déc. 1891	Sched. rates.
do Pilots pour améliorations à l'emb. de la	D. McLennan	2 janv. 1892	do
DRAGAGE, DRAGUEURS ET MATÉRIEL.			
Chenal des navires du St-Laurent—Houille p. les drag.	Sydney and Louisburg Coal and Ry. Co.	— oct. 1891	2,751 10
do do do	General Mining Assn.	— do 1891	2,876 15
Dragueur "St. Lawrence"—Chaudière pour le	Jas. Fleming	26 do 1891	8,290 00
Dragueur à vapeur (élévateur)—Coque pour le	P. G. Waters	20 juin 1892	21,000 00
SERVICE DES TÉLÉGRAPHES.			
Bateau ponté, pour le service dans le golfe St-Laurent	P. P. Pouliot	19 mars 1892	450 00
Wellington à Comox, *via* Courtney et les mines Union, C.-B.—Construction de la ligne	D. J. McLachlan	19 avril 1892	*5,670 00

*Ce contrat prend la place du contrat de A. E. Carter, mentionné dans le dernier rapport, mais depuis annulé par un arrêté du Conseil (n° 120742).

* Pour 65 milles, et $90 par mille pour le reste de la distance.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Surface.	Prix.
						$ cts.
22 juillet '91.	Corporation d'Orillia.....	Sa Majesté. ...	Au nord, 75 pieds du lot n° 6 sur la rue Peter, Orillia, Ont	Empl. pour édifice public..	75 x 105 pieds...	1 00
28 août '91.	do Laprairie..	do	Lot n° 154, rue St-Joseph, village de Laprairie, Que.	do .. .	6,080 pieds carr .	5 00
4 sept. '91.	(Certificat de propriété)....	... .	Lots 21, 22, 23, 24, 25 et 26, Bloc 94, Mâchoire-d'Orignal, Assa.....	Empl. pour pal. de justice.	....	
21 juillet '91.	do do ..	....	Partie du lot n° 78.....	do ..	.....	
27 oct. '91.	W. S. Smith.....	Sa Majesté.....	Usage de terrain et droit de passage.....	Fourniture de l'eau pour l'édifice du bur. de poste.	.....	75 00
27 " '91.	N. M. Bateman..... .. .	do	do do à Dalhousie, N.-B		.....	50 00
31 déc. '91.	J. Stalker	do ...	Terrain dans le township d'Oneida.....	Approche du pont de la Grande Rivière..	$1\frac{7}{10}$ acres.... ...	85 00
25 févr. '92.	Gouvernement provincial, Colombie-Britannique...	Gouver. fédéral..	Terrain, étant la partie de la réserve du gouvernement, Baie de James.....	Empl. pour salle d'exercice.	Environ 36,900 pds superficiels	Transfert.
25 avril '92.	(Certificat de propriété)...	....	Lot riverain n° 80, bloc XXV., Prince-Albert, Saskatchewan	Empl. pour bur. d'enregist.	132 x 125 pieds..	160 00
19 " '92.	Hall et Price..	Sa Majesté. ...	Partie des lots 8 et 9, bloc A, Pointe à la Magdelaine, rivière St-Maurice	Trav. de la riv. St-Maurice.	3 acres.... . ..	410 00
1er oct. '91.	The Dartmouth Ferry Commission.....	do	Terrain, côté sud-ouest de la rue Water, Dartmouth, N.-E.....	Empl. pour édifice public..	78 x 59 pieds....	4,500 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

N° 3.—ETAT des propriétés louées au et par le département des travaux publics pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Propriété louée.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer annuel.
						$ cts.
15 juillet '91.	Sa Majesté.....	Colin Dewar ..	Partie sud-ouest de la moitié sud-ouest du lot n° 4, Ile Victoria	Enterprise particulière	Durant le bon plaisir..	5 00
27 août '91.	do	D. W. Gordon .	Lots riverains A, C, E, F et A, B, C, D, Havre Nanaïmo, C.-B.....	do	21 ans.....	12 00
7 sept. '91.	do	James Porter ...	Droits riverains en face des lots 1, 2, 3, 4, 5 et 6, bloc M, Portage Inlet, Havre Victoria, C.-B.....	do	Durant le bon plaisir..	5 00
14 " '91.	do ...	S. Williams. ..	Grève sur lot 7, bloc M, Havre Victoria, C.-B.....	do ...	21 ans	5 00
18 déc. '91.	do ..	E. G. Laverdure	½ S. E. lot n° 8, rue Sussex, Ottawa.....	do	Durant le bon plaisir..	1 00
14 avril '92.	do	Cie du ch. de fer Pac. canadien.	Partie du lot de la douane à New-Westminster, C.-B...	Fins de chemin de fer.	21 ans	1 00
18 mai '92.	Seybold et Gibson.	Sa Majesté.....	Bureau au "Central Chambers," Ottawa	Chambres pour le bur. de poste.	3 mois et 12 jours.....	155 25

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

ANNEXE N° 16

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1892.

ANNEXE N° 11.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 au 30 juin 1892.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6.343
1888 do do do 1889	10,522	7,042
1889 do do do 1890	10,098	7,448
1890 do do do 1891	10,576	7,286
1891 do do do 1892	11,637	6,700

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1892.

Année.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	do 1er juillet do 1884	3,366
1884	do do do 1885	3,298
1885	do do do 1886	3,466
1886	do do do 1887	4,198
1887	do do do 1888	4,692
1888	do do do 1889	4,960
1889	do do do 1890	4,819
1890	do do do 1891	5,376
1891	do do do 1892	5,400

CHÈQUES émis par le département des finances et expédiés par le secrétaire.

Année.	——	Nombre.
1885	Du 1er avril au 30 juin 1885	245
1885	Du 1er juillet do 1886	954
1886	do do do 1887	1,158
1887	do do do 1888	918
1888	do do do 1889	887
1889	do do do 1890	908
1890	do do do 1891	790
1891	do do do 1892	820

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1892.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin		1,273
1880 do juillet do 1881		2,943
1881 do do do 1882		2,859
1882 do do do 1883	3,538	4,600
1883 do do do 1884	3,860	6,004
1884 do do do 1885	4,500	6,718
1885 do do do 1886	6,075	6,450
1886 do do do 1887	6,816	6,380
1887 do do do 1888	6,947	6,870
1888 do do do 1889	6,484	7,667
1889 do do do 1890	7,448	6,578
*1890 do do do 1891		7,751
1891 do do do 1892	6,113	4,260

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, du 10 janvier 1880 au 30 juin 1892.

Année.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	Du 1er juillet do 1881	1,795
1881	do do do 1882	2,352
1882	do do do 1883	2,651
1883	do do do 1884	3,611
1884	do do do 1885	3,119
1885	do do do 1886	2,867
1886	do do do 1887	3,281
1887	do do do 1838	3,552
1888	do do do 1889	4,229
1889	do do do 1890	3,374
1890	do do do 1891	3,948
1891	do do do 1892	4,009

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçus au bureau de l'ingénieur en chef, peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N° 17.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET LA FERMETURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DE MER DU CANADA

DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT, ET DES GRANDS LACS.

ANNEXE N° 17.

TABLEAU de la fermeture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, en Canada, en 1891 et 1892.

Ports.	Provinces.	Location.	Date de la fermeture en 1891-92.	Date de l'ouverture en 1892.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent	.....	.....	La navigation n'a pas été fermée à ce port cette saison, vu le temps exceptionnellement doux.
Bathurst	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	18 déc.	22 avril	
Belleville	Ontario	Lac Ontario	28 nov.	13 do	
Campbellton	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	8 jan.	27 do	
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	25 do	20 mars	
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne	30 nov.	20 avril	
Gaspé	Québec	Golfe du Saint-Laurent	20 jan.	5 mai	La navigation a fermé exceptionnellement tard à ce port à cause de la douce température de la saison.
Georgetown	Ile du P.-E	do do	11 fév	27 mars	Le passeur à vapeur a traversé, cette saison, jusqu'au 8 février, le 11, le havre était gelé, et le 13 il était de nouveau libre de glace, le 20, la glace de la mer obstruait l'entrée du havre mais elle disparut le 27.
Goderich	Ontario	Lac Huron	5 déc.	4 avril	
Halifax	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	.....	.....	Toujours ouvert et libre de glace.
Kincardine	Ontario	Lac Huron	15 nov.	5 avril	
Kingston	do	Lac Ontario	16 jan	6 do	
Louisbourg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent	.....	.....	Pas de glace de formé à ce port l'hiver dernier, les voiliers arrivaient et partaient de ce port chaque mois.
Montréal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	30 nov.	13 avril	
Rustico-Nord	Ile du P.-E.	Golfe do	31 déc	15 do	Généralement les navires ne quittent ni entrent dans ce port beaucoup plus tard que le 1er décembre, ni plus tôt que le 1er mai, car généralement le golfe est plein de glace flottante à cette date.
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent	.....	.....	Il ne s'est pas formé de glace à ce port cette année.
Owen-Sound	Ontario.	Baie Georgienne	30 nov.	2 mai	
Pictou	Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent	21 jan.	3 avril	Pendant l'hiver de 1891-92, il y eût beaucoup moins de glace que d'habitude. Le bateau passeur marchait à Pictou et les vapeurs *Northumberland* et *Stanley* ont traversé entre l'Ile du Prince-Edouard et Pictou, jusqu'au 21 janvier.
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	28 déc.	1er mai	
Port-Dover	do	Lac Erié	20 do	4 avril	
Port-Hope	do	Lac Ontario	15 do	8 do	
Port-Stanley	do	Lac Erié	14 do	26 fév.	

Percé	Québec	Golfe St-Laurent	29 do	11 avril	
Québec	do	Fleuve St-Laurent	5 do	28 do	
Saint-Jean	do	Rivière Richelieu	9 do	9 do	
Saint-Jean	N.-Brunswick	Baie de Fundy	.....	.....	Toujours ouvert et libre de glace.
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	23 janv.	1er avril	Le canal est fermé pour deux mois. Il ne s'est pas formé de glace dans la baie St-Pierre pour empêch. les vais. de navig. tout l'hiver.
Sarnia	Ontario	Lac Huron	3 déc.	5 do	
Sault Ste-Marie	do	Lac Supérieur	4 do	18 do	La glace ne s'est pas formée entre le Sault, Ontario et le Sault, Michigan, avant le 5 janvier.
Shédiac	N.-Brunswick	Golfe St-Laurent	15 do	7 do	
Sorel	Québec	Rivière Richelieu	30 nov.	14 do	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du Golfe St-Laurent	4 fév	6 do	Une partie du havre a été ouverte tout l'hiver.
Tadoussac	Québec	Fleuve St-Laurent	2 déc.	25 mars	
Trois-Rivières	do	do do	26 nov.	20 avril	
Toronto	Ontario	Lac Ontario	5 janv.	31 mars	La baie n'a pas été fermée par la glace avant le 5 janvier.
Wiarton	do	Baie Georgienne	28 déc.	13 avril	Quoique la navigation fut fermée le 28 décembre, il n'y eu pas de glace de formée avant environ le 20 janvier.
Windsor	do	Rivière Detroit	.....	.....	La navigation n'a pas été fermée à ce port. Les bateaux-passeurs ont traversé tout l'hiver entre ce port et Détroit.
Winnipeg	Manitoba	Rivière Rouge	15 nov.	20 avril	
York Factory	Territ. du N.-O.	Baie d'Hudson	14 do	24 mai	La rivière fut gelée à la date donnée, mais elle avait été remplie de glace trois semaines auparavant ; sur la côte on put voir la glace le 6 juillet 1892.

ANNEXE N° 18

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1892

ET QUI SE RAPPORTENT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTROLE.

ANNEXE N° 18.

LISTE de quelques-uns des actes passés en la deuxième session du septième parlement du Canada, prorogé le 9e jour de juillet 1892, et qui se rapportent au département des travaux publics ou aux travaux publics sous son contrôle (55–56 Victoria.

Sujet.	Titre au long du statut.	Chapitre.	Sections.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1892, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1892, et pour autres frais se rapportant au service public.....	1	.....	3
do do terminant le 30 juin 1893.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1891, et pour autres fins se rattachant au service public.....	2	.....	11
Pouvoirs d'emprunter étant donnés aux commissaires du havre de Trois-Rivières.	Acte concernant les commissaires du havre des Trois-Rivières.....	10	5	60
Personnes qui pourront être nommées à des emplois dans le service public sans examen.	Acte pour amender les actes relatifs au service civil.....	14	Toutes.	73
Quant aux infractions touchant l'administration de la loi et la justice en ce qui concerne les travaux publics, etc., etc.	Acte concernant la loi criminelle.....	29	117, 118 et Titre III	137

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 18 octobre 1892.

ANNEXE N° 19.

ÉTAT

INDIQUANT LES DIMENSIONS

DES

BASSINS DE RADOUB

AU

CANADA, 1892.

ANNEXE N° 19.

BASSINS DE RADOUB.

ETAT indiquant les dimensions, etc., des bassins de radoub au Canada le 30 juin 1892.

Noms des bassins.	Longueur.	Largeur au couronnement.	Largeur à l'entrée.	Largeur au fond.	Eau sur les busses aux marées du printemps ordinaires.	Grandes mers.	Petites mers.
	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.
Bassin de radoub d'Esquimalt	430	90	65	41	26½	7 to 10	5 to 8
do Halifax.....	585	102	89¼	72	30	6	3
do Kingston.....	280	79	55	47	15½	*	.....
do Lévis	495	100	62	73	25½	18	13

* La hauteur de l'eau varie de 3½ pieds.

ANNEXE N° 20.

ÉTAT

INDIQUANT LES

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES À NEW-WESTMINSTER, C.-B.,

ET LEUR VALEUR

LE 6 MAI 1892.

PAR

F. C. GAMBLE, Ingénieur résident.

ANNEXE N° 20.

ÉTAT DES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, 5 avril 1892.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous serais très obligé de bien vouloir donner à votre ingénieur à la Colombie-Britannique (M. Gamble) instruction de faire un rapport sur les sujets qui suivent :—

1. Quels sont les édifices publics qui appartiennent au gouvernement fédéral et qui sont maintenant occupés dans la ville de New-Westminster ?
2. La nature et la grandeur des dits édifices ?
3. Par qui sont-ils occupés ?
4. Le nombre de lots que possède le gouvernement fédéral dans la ville de New-Westminster ?
5. La valeur de chaque lot.

Tout à vous,

GORDON E. CORBOULD.

A l'honorable J. A. OUIMET,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR RÉSIDENT,

VICTORIA, C.-B., 6 mai 1892.

Edifices publics fédéraux, New-Westminster, C.-B.

MONSIEUR,—Relativement à vos mémoires du 21 et du 23 courant, je vous transmets sous ce pli des renseignements concernant les diverses propriétés du gouvernement fédéral, situées dans la ville de New-Westminster, à l'exception de la propriété connue sous le nom de réserve du pénitencier.

La valeur des propriétés qu'on indique plus bas a été prise sur le dernier rôle des cotisations. Certaines personnes prétendent que cette valeur est beaucoup au-delà du prix qu'on pourrait obtenir à l'heure qu'il est en vendant, tandis que d'autres soutiennent que si ces propriétés étaient mises sur le marché on pourrait en obtenir un prix plus considérable.

1. Le lot de la douane est situé au-dessous ou plutôt en dehors de la marque des eaux basses du côté est de la rue Columbia. Une partie de ce lot est occupée par un quai construit à l'usage du bateau-chèvre *Samson*, propriété du gouvernement

le reste a été concédé, par un arrêt du conseil, au chemin de fer Canadien du Pacifique. Grandeur du lot 100 pieds de profondeur sur 260 pieds de façade. Valeur, $22,000.

2. Lots 1 et 3 block 13—Le lot 1 est situé du côté nord-ouest de la rue Columbia à l'encoignure de cette rue et de la rue Begbie. Le lot 3 est en arrière du lot 1 avec lequel il forne une L et il s'étend de la rue Begbie à la rue Lorne.

Sur ces deux lots se trouvent l'ancienne douane et ses dépendances qui sont maintenant inoccupés. Ces édifices s'en vont en ruine, et on devrait les démolir et enlever les matériaux. On a récemment concédé à la ville 33 pieds du lot 3 dans le but de prolonger la rue Clarkson jusqu'à la rue Begbie. Le conseil demanda subséquemment dix autres pieds. Je ne crois pas qu'on doive les lui accorder, car la chose ne me semble pas réellement nécessaire. Si on le faisait on compromettrait la vente de ce qui reste du lot.

Le lot 1 a 66 pieds sur la rue Columbia et 132 pieds sur la rue Begbie, valeur, $19,000. Ce qui reste du lot n° 3 mesure 33 pieds sur 132, valeur, $5,000. On pourrait le diviser en deux petits lots de 33 pieds sur 66 et les vendre plus avantageusement.

3. Lot 10, block 13—Ce lot est situé à l'encoigneure des rues Carnarvon et Mackenzie. Sur ce lot est située la salle d'exercice de 40 pieds sur 66 dont se sert encore la milice. L'édifice est dans un état de dilapidation et de ruine. Il est incontestable qu'on devrait la démolir. Les matériaux n'ont aucune valeur, la grandeur du lot est de 66 pieds carrés, et sa valeur est de $9,000.

4. Lots 1 et 2, block 14—Ces lots sont situés à l'encoignure nord-oust des rues Sixième et Columbia (la première s'appelait primitivement rue Mary). En arrière se trouve la rue Clarkson. L'édifice actuelle (en brique) du bureau de poste se trouve sur le lot n° 1. L'ancien bureau de poste (en charpente) se trouve sur le lot n° 2, tandis qu'à l'arrière-plan des lots 1 et 2 se trouve une vieille maison en bois tombant en ruine occupée par M. A. Peele, qui est, je crois, un fonctionnaire du service météorologique. On m'apprend que depuis des années il n'a pas payé de loyer. On devrait démolir ces deux édifices en bois et enlever les matériaux. A l'exception des briques des cheminées les matériaux dont se composent ces édifices n'ont absolument aucune valeur. On pourrait peut-être trouver quelqu'un pour démolir les édifices et les enlever pour les matériaux, mais j'en doute. La valeur des lots 1 et 2, bloc 14, est de $50,000.

Ci-inclus des plans qui indiquent les lots sus-décrits avec les édifices qui s'y trouvent.

Votre obéissant serviteur,
F. C. GAMBLE,
Ingénieur résident.

A M. Thos. Fuller,
Architecte en chef des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 21.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

POUR LES

RÉPARATIONS, ETC.

AUX

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA,

Pour l'année terminée le 30 juin 1892

PAR

O. DIONNE, Ecr, COMPTABLE.

ANNEXE N° 21.

ETAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte de " Edifices publics, réparations," etc., pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts,	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Amherst, bureau de poste	7 90	.....	.....	.....	.....	.....	4 55	12 45	.....	.....	.....	.....	12 45	1
2	Annapolis do	31 10	14 70	9 30	.....	.....	.....	12 02	67 12	.....	.....	4 00	.....	71 12	2
3	Antigonish do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 58	35 58	.....	.....	.....	1 75	37 33	3
4	Baddeck	.....	.....	.....	.....	130 00	.....	31 69	161 69	.....	.....	28 80	.....	190 49	4
5	Halifax, entrepôt de vérificat.	29 00	.....	.....	.....	3 00	.....	8 45	40 45	.....	*a* 1,217 50	.....	.....	1,257 95	5
6	do pénitencier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 24	.....	.....	0 24	6
7	New-Glasgow, bur. de poste..	.....	.....	.....	.....	2 50	.....	.....	2 50	.....	.....	.....	5 70	8 20	7
8	Sydney-Nord do ..	.....	75 00	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	.....	.....	.....	.....	75 00	8
9	Truro do ..	29 00	.....	8 70	.....	.....	.....	2 85	40 55	.....	.....	.....	.....	40 55	9
10	Windsor do ..	.....	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	40 00	10
11	Yarmouth do ..	11 76	.....	.....	.....	.....	.....	20 20	31 96	.....	.....	.....	.....	31 96	11
	Ile du Prince-Edouard.														
12	Charlottetown, édifice fédéral	137 90	.....	.....	.....	.....	*b* 596 97	119 08	853 95	.....	.....	30 00	500 00	1,383 95	12
13	Montague, bureau de poste...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 97	5 97	.....	.....	.....	.....	5 97	13
14	Summerside do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 34	11 34	.....	.....	10 50	.....	21 84	14
	Nouveau-Brunswick.														
15	Bathurst, bureau de poste	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	30 00	.....	.....	2 00	42 00	15
16	Carleton, St-Jean, bur. de poste	13 20	15 15	.....	.....	.....	.....	.....	28 35	.....	.....	.....	.....	28 35	16
17	Chatham, bureau de poste	8 70	.....	.....	.....	.....	.....	5 35	14 05	.....	.....	.....	.....	14 05	17
18	Dalhousie do	0 75	25 00	.....	.....	.....	.....	31 00	56 75	.....	.....	.....	2 75	59 50	18
19	Frédéricton do	89 50	.....	.....	235 00	.....	.....	.....	324 50	.....	.....	3 00	6 00	333 50	19

20	Moncton do	258 50						13 80	272 30					272 30	20
21	Newcastle do					237 50	c129 30	14 00	380 80			16 00		396 80	21
22	Ile aux Perdrix, station de quarantaine						d280 00		280 00					280 00	22
23	Portland, bureau de poste										130 90			130 90	23
24	Saint-Jean, bureau des examens du service civil												1 50	1 50	24
25	Saint-Jean, hôpital de marine							47 90	47 90					47 90	25
26	do bureau de poste	59 25				4 00		9 15	72 40			6 50		78 90	26
27	Saint-Martin do							41 33	41 33					41 33	27
28	St. Stephen's do	5 50						3 75	9 25			75 00		84 25	28
29	Sussex do							12 94	12 94					12 94	29
30	Woodstock do		5 30			3 00		8 00	16 30	48 00				64 30	30
	Québec.														
31	Aylmer, bureau de poste	5 50							5 50					5 50	31
32	Chicoutimi, hôpital de marine						c250 00	49 42	299 42					299 42	32
33	Coaticook, bureau de poste	5 80						3 55	9 35					9 35	33
34	Hull do												12 85	12 85	34
35	Joliette do							9 72	9 72				5 85	15 57	35
36	Montréal, douane												59 35	59 35	36
37	do entrep. de vérific.							4 70	4 70					4 70	37
38	do bureau de poste						f3,720 88		3,720 88				210 38	3,931 26	38
39	Québec, édifices de la citadelle	52 85						481 09	533 94			66 32	506 29	1,106 55	39
40	do bur. du com. des trav.									711 00				711 00	40
41	do douane												6 00	6 00	41
42	do entrep. de vérificat.	38 75							38 75				10 00	48 75	42
43	do anc. terr. du parlem.												175 00	175 00	43
44	do bureau de poste											7 00	107 20	114 20	44
45	Sherbrooke do	64 05	27 00	51 10		186 16		58 11	386 42	30 00		128 00	5 28	549 70	45
46	Sorel do	12 00						8 50	20 50	50 00				70 50	46
47	Saint-Jérôme do	54 50		19 00	20 00				93 50					93 50	47
48	Saint-Jean do	69 94						4 80	74 74			15 00		89 74	48
49	Ste. Thérèse, b. du rev. de l'int.											27 20		27 20	49
50	Valleyfield, bureau de poste					173 00			173 00		330 00	22 60	8 50	534 10	50
	Ontario.														
51	Almonte, bureau de poste							2 00	2 00					2 00	51
52	Amherstburg do					2 55			2 55					2 55	52
53	Barrie do	154 75						20 13	174 88					174 88	53
54	Belleville do	51 88				9 25		101 82	162 95			1 50	10 75	175 20	54
	A reporter	1,202 08	162 15	88 10	255 00	790 96	4,977 15	1,182 79	8,658 23	869 00	1,678 64	441 42	1,637 15	13,284 44	

a Taxes comprises, $217.50.
b Commission payée aux architectes sur dépenses pour réparations.
c Creuser un puits artésien.
d Réparer les édifices et la clôture, d'après convention
e Construction d'un sentier.
f Montant payé pour réparations spéciales.

ANNEXE N° 21.—Dépense à compte de " Edifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report	1,202 08	162 15	88 10	255 00	790 96	4,977 15	1,182 79	8,658 23	869 00	1,678 64	441 42	1,637 15	13,284 44	....
	Ontario—Suite.														
1	Berlin, bureau de poste	....	....	....	....	....	....	15 00	15 00	....	....	....	31 78	46 78	1
2	Brampton do	....	....	....	....	3 00	....	14 14	17 14	....	....	....	....	17 14	2
3	Brantford do	1 87	....	....	....	5 50	....	34 78	42 15	....	....	192 50	....	234 65	3
4	Brockville do	....	31 00	....	....	....	....	22 00	53 00	....	....	....	....	53 00	4
5	Cayuga do	21 12	....	....	68 26	....	....	67 01	156 39	....	....	....	0 80	157 19	5
6	Chatham do	1 50	....	....	....	6 30	....	69 47	77 27	....	....	....	17 50	94 77	6
7	Cobourg do	....	....	....	....	....	....	13 62	13 62	....	....	....	6 00	19 62	7
8	Cornwall do	....	....	....	....	....	....	11 86	11 86	....	....	....	....	11 86	8
9	Dundas do	....	....	....	....	....	....	....	....	....	500 00	4 20	....	504 20	9
10	Galt do	17 57	....	....	....	....	....	63 66	81 23	....	....	....	....	81 23	10
11	Gananoque, douane	....	....	....	....	....	*g*198 00	....	198 00	....	....	114 00	....	312 00	11
12	Goderich, bureau de poste	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4 00	4 00	12
13	Guelph do	....	....	....	....	6 52	....	....	6 52	....	....	40 00	28 90	75 42	13
14	Hamilton do	1 55	....	....	....	704 20	....	....	705 75	....	....	....	....	705 75	14
15	Kingston, h.des ex.du serv.civ.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9 45	9 45	15
16	do douane	21 67	....	....	....	....	*h*76 37	17 08	715 12	....	....	....	....	715 12	16
17	do bureau de poste	15 74	....	....	....	....	....	44 04	59 78	....	....	....	47 85	107 63	17
18	Lindsay do	....	....	....	....	2 96	....	5 00	7 96	....	....	....	18 50	26 46	18
19	London, douane	115 47	....	....	....	21 10	....	....	136 57	....	....	....	....	136 57	19
20	do bureau de poste	12 01	....	....	....	7 90	....	67 69	87 60	....	....	....	5 00	92 60	20
21	Napanee do	....	....	....	....	3 25	....	6 75	10 00	75 00	....	....	2 74	87 74	21
22	Niagara Falls do	....	6 00	12 40	....	....	....	10 00	28 40	....	....	....	....	28 40	22
23	Orangeville do	16 65	....	20 30	....	9 95	....	40 81	87 71	....	....	28 70	....	116 41	23
24	Ottawa, musée géologique	39 11	....	....	....	....	*j* 392 80	62 50	494 41	....	200 00	10 50	....	704 91	24
25	do bureau de poste	....	....	....	....	9 86	....	22 77	32 63	478 00	....	....	....	510 63	25
26	do imprimerie de l'Etat.	81 96	118 53	....	....	12 00	....	131 39	343 88	....	....	104 73	14 50	463 11	26
27	do édifices publics	8,831 85	2,503 07	5,177 37	1,418 52	8,034 96	*k* 1,465 58	1,463 95	28,895 30	79,168 42	1,830 00	6,673 46	....	116,567 18	27

28	Peterborough, bureau de poste	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 65	3 65	.....	.....	.....	.....	3 65	28
29	Port-Colborne do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62 95	62 95	.....	.....	.....	.....	62 95	29
30	Port-Hope do	4 85	.....	.....	.....	8 00	.....	9 69	22 54	.....	.....	31 50	12 00	66 04	30
31	Prescott do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42 30	42 30	.....	.....	.....	11 00	53 30	31
32	Rideau Hall	485 81	9 50	405 15	.....	15 15	.....	178 44	1,094 05	6,722 35	.....	709 82	2,868 31	11,394 53	32
33	Stratford, bureau de poste....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 75	3 75	33
34	Strathroy do	7 65	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	9 15	.....	.....	.....	.....	9 15	34
35	Ste-Catherine, bur. de poste...	105 73	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	108 23	.....	.....	.....	4 00	112 23	35
36	St-Thomas do ..	.....	4 00	.....	3 00	.....	.....	2 00	9 00	.....	.....	.....	.....	9 00	36
37	Toronto, bur. des ex. du ser. civ.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	122 60	.....	.....	122 60	37
38	do douaniers.....	5 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 25	.....	.....	.....	.....	5 25	38
39	do entrepôt de vérificat..	22 38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 38	.....	.....	.....	.....	22 38	39
40	do bur. du revenu de l'int.	54 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54 68	.....	.....	.....	.....	54 68	40
41	do bureau de poste.....	48 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48 80	.....	.....	.....	.....	48 80	41
42	Trenton do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	.....	.....	8 00	58 00	42
43	Walkerton do	.....	.....	4 30	.....	.....	.....	.....	4 30	.....	.....	.....	.....	4 30	43
44	Windsor do	95 52	.....	.....	40 00	.....	.....	99 20	234 72	.....	.....	378 67	1 50	614 89	44
	Manitoba.														
45	Winnipeg, b. du com. des trav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,125 00	.....	.....	107 75	1,232 75	45
46	do douanes.....	.....	.....	.....	.....	12 16	.....	2 50	14 66	.....	.....	.....	8 90	23 56	46
47	do bur. des terres fédé.	4 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 32	.....	.....	.....	5 10	9 42	47
48	do entrepôt de vérific..	10 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 83	.....	.....	.....	3 00	13 83	48
49	do bur. des sauvages..	.....	.....	11 72	.....	.....	.....	.....	11 72	.....	.....	.....	.....	11 72	49
50	do bureau de poste....	60 75	.....	.....	.....	4 16	.....	7 00	71 91	.....	.....	.....	45 35	117 26	50
	Territoires du Nord-Ouest.														
51	Fort-McLeod, douane.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81 33	81 33	.....	.....	.....	.....	81 33	51
52	Moosomin, palais de justice...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 98	22 98	52
53	Prince-Albert do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51 00	51 00	53
54	Régina, bur. du com. des trav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 00	.....	.....	102 42	522 42	54
55	do palais de justice.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	6 00	55
56	do prison et asile des alié.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108 00	108 00	56
57	do bureau de poste ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 90	2 90	57
	A reporter.....	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,857 87	42,852 29	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,196 13	150,016 93	

g Réparer les dommages par l'incendie.

h Balance du pavage granolithique et commission sur les réparations, janvier 1888 à mars 1891.

j Pavage granolithique.

k Reconstruction de l'horloge de la tour.

ANNEXE N° 21.—Dépense à compte de "Edifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report.....	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,857 87	42,852 29	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,196 13	150,016 93	....
	Angleterre.														
1	Londres, bureau du haut-comissaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 66	30 66	1
	En général.														
2	Edifices publics en général....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37 13	37 13	.....	.....	.....	.....	37 13	2
	Totaux	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,895 00	42,889 42	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,226 79	150,084 72	

O. DIONNE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 26 décembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1891 AU 30 JUIN 1892

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 9—1893.] *Prix :* 20 *centins.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence lord Stanley de Preston, C.P., G.C.B., etc., etc.
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1891 et le 30 juin 1892.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN HAGGART,
Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, février 1893.

TABLE DES MATIÈRES

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL. PAGE.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer xiii
Dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer avant et depuis la confédération..... xiv
Routes entre Montréal et Halifax ou Saint-Jean xiv

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—Ligne-mère xv
Convention concernant la garantie des intérêts..... xvi
Convention concernant l'annulation des obligations de la Rive-Nord xvi
Arbitrage concernant les travaux faits par l'Etat à la Colombie-Britannique xvii

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes..... xviii
Situation financière..... xix

INTERCOLONIAL :

Table des distances..... xix
Raccordement avec d'autres chemins xix
Dépenses imputables au compte du capital..... xxi
do do revenu..... xxi
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice..... xxii
Tableaux comparatifs du trafic..... xxiii
Items généraux xxiv
Embranchement de Windsor..... xxiv
Annapolis-Digby xxv
Embranchement de Carleton..... xxv

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements..... xxv
Dépenses portées au compte du capital et du revenu..... xxv
Tableaux comparatifs du trafic xxvi

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES :

Exposé général indiquant les paiements faits..... xxvii
Compagnie de chemin de fer Alberta-Sud..... xxviii
do Alberta et Athabasca..... liv
do de la Baie des Chaleurs..... xxviii
do de la Jonction de Beauharnois..... xxx
do de Brandon et du Sud-Ouest..... liv
do de Brantford, Waterloo et lac Erié..... xxxi

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Suite.*

PAGE.

Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie xxx
do de Bouctouche et Moncton xxxi
do de Calgary et Edmonton lv
do Canadien du Pacifique lvi
do Central du Nouveau-Brunswick xxxi
do de Transport maritime de Chignectou xxxii
do et de Navigation de la Colombie et Kootenay xxxiii
do de la vallée de Cornwallis xxxiii
do et de houille de Cumberland xxxiv
do du comté de Drummond xxxiv
do Grand-Oriental xxxiv
do Grand-Nord xxxv
do Grand-Central du Nord-Ouest lvii
do de Hereford xxxvi
do de Irondale, Bancroft et Ottawa xxxvi
do des Joggins xxxvii
do du Lac Seul lviii
do de Colonisation du lac Témiscamingue xxxviii
do du Manitoba et du Nord-Ouest lviii
do du Manitoba et du Sud-Est lviii
do de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest lix
do de Montréal et de la jonction de Champlain xxxviii
do de Montreal et Sorel xxxviii
do de Montréal et Occidental xxxix
do de Montréal et Ottawa xxxix
do et de houille de Medicine-Hat lix
do de Napanee, Tamworth et Québec xxxix
do New-Glasgow Iron, Coal and Railway xl
do du Nord-Ouest du Canada lx
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest lix
Compagnie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse xli
do de l'Ontario et du Pacifique xli
do Ontario et Québec xlii
do de la Montagne Orford xlii
do et de navigation d'Oshawa xliii
do d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound xlii
do d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau xliii
do de Colonisation de Parry-Sound xliii
do de Pontiac et de la jonction du Pacifique xliv
do de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest xliv
do Québec-Central xlv
do de Québec au lac Saint-Jean xlvi
do Québec, Montmorency et Charlevoix xlvii
do et de houille de la vallée du Daim-Rouge lviii
do Shuswap et Okanagan xlvii
do de Sainte-Catherine et Niagara-Central xlviii
Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair xlviii
do de la vallée de Stewiacke et Lansdowne xlix
Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup xlix
do du Saint-Laurent et Adirondack l
do du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay l
do de Témiscouata li
do de la vallée de la Tobique li
do des Mille-Iles lii
do Vaudreuil et Prescott lii
do de Jonction de Waterloo lii
do des Comtés de l'Ouest liii
do du Pacifique de l'Ouest d'Ontario liv
do et de vapeurs de Winnipeg à la Baie-d'Hudson lxi

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Suite.*

PAGE.

Compagnie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle lxii
do de Woodstock et Centreville liv
LÉGISLATION DE CHEMINS DE FER, SESSION DE 1892 lxiii

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :

Causes entendues précédemment lxv

CANAUX.

Liste des canaux lxviii
Dépenses totales de l'Etat pour les canaux avant et depuis la confédération lxix
Revenu et dépenses de l'année lxix
Observations sur la réduction des péages pour les produits alimentaires lxix
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :
Note sur le canal américain du Sault Sainte-Marie lxx
Information générale sur la position des travaux d'agrandissement lxxi
CANAL LACHINE lxxii
CANAL BEAUHARNOIS lxxiii
CANAL CORNWALL lxxiv

CANAUX DE WILLIAMSBURG :

Canal de la Pointe Farran lxxv
Canal du Rapide-Plat lxxvi
Canal des Galops lxxvi
do amélioration du chenal lxxvi
CANAL MURRAY lxxvii

CANAL WELLAND :

Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié lxxviii
Bras de la rivière Welland lxxix
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière lxxix
Branche de Port-Maitland lxxix
CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE lxxx

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :

Description générale lxxxi
Table des distances lxxxi
Écluse de Sainte-Anne lxxxii
Canal Carillon lxxxii
Canal Grenville lxxxiii

HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :

Écluse et digue de la Culbute lxxxiii
CANAL RIDEAU lxxxiv

RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :

Description générale lxxxv
Écluse et barrage de Saint-Ours lxxxvi
Canal Chambly lxxxvi

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :

Description lxxxvii
Etendues navigables et non navigables lxxxvii
Canal Saint-Pierre xci
Canal Soulanges xci

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

DIAGRAMME.

Canaux du fleuve Saint-Laurent.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.—ETAT de la dépense durant l'année 1
do 2.—DÉPENSE totale pour la construction et l'agrandissement de chaque canal 2
Récapitulation 13
Chemins de fer 14
Récapitulation 19
do 3.—Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer 20
do 4.—Rapport sur la construction de chemins de fer, etc., par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef—
Chemin de fer Canadien du Pacifique 24
Bateaux passeurs sur le détroit de Canso 25
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow, section du ch. de fer Intercolonial. 26
do du Cap-Breton 26
do de Digby et Annapolis 26
Chemins de fer subventionnés en argent, rails et terres 27
Chemins de fer subventionnés en sommes fixes pendant une série d'années 30
Coût des chemins de fer construits par le gouvernement canadien transférés à la Compagnie du Pacifique 30
Coût des chemins de fer de l'Etat 30
Subventions accordées par transfert de vieux rails 31
do par concessions de terres 31
4a.—Rapport général par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat en exploitation—
Sur le chemin de fer Intercolonial 32
l'Embranchement du chemin de fer de Windsor 32
le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 33

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 43
do T. Williams, premier comptable 48
do P. S. Archibald, ingénieur en chef 57
do H. A. Whitney, mécanicien en chef 65
do J. Sutton, comptable 67
Relevé des accidents 72

Chemin de fer de Prolongement-Est—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 74
do T. Williams, premier comptable et trésorier 74

Chemin de fer d'Embranchement de Windsor—
Rapport par D. Pottinger, surintendant 78
do R. B. Boggs, comptable 80
do P. S. Archibald, ingénieur 82

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—
Rapport par J. Unsworth, surintendant 83
do W. T. Huggan, comptable 87
do J. Unsworth, mécanicien en chef 93
Relevé des accidents 100

CANAUX.

Rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des canaux 101

DIVISION DE MONTRÉAL.

E. H. PARENT, ingénieur surintendant.

ANNEXE n° 5.—RAPPORT sur le canal de Lachine 101
do de Beauharnois 103
do de Chambly 104
do de Saint-Ours 108
Levées hydrographiques du Richelieu, du chenal du lac Saint-Louis et du lac Saint-Louis 109
Profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, de Beauharnois, de Chambly et de l'écluse de Saint-Ours 111
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux 113

DISTRICTS DU SAINT-LAURENT.

T. S. RUBIDGE, ingénieur-surintendant.

ANNEXE N° 6.—CANAL DE CORNWALL.—Entretien 115
do Agrandissement—Construction 116
CANAUX DE WILLIAMSBURG—Entretien 118
do Agrandissement—Construction 119
do Pointe Farran 119
do Rapide Plat 119
do des Galops 121
CANAL DE MURRAY—Entretien 123
do Construction 124
LEVÉES HYDROGRAPHIQUES—Canaux du Saint-Laurent 124
RELEVÉ des niveaux d'eau les plus hauts et les plus bas 126

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

ERNEST MARCEAU, sous-ingénieur-surintendant.

ANNEXE N° 7.—Ecluse de Sainte-Anne 127
Canal de Carillon 127
Barrage de Carillon 127
Canal de Grenville 128
do la Culbute 128

ANNEXE N° 8.—CANAL DE SOULANGES.

THOMAS MONRO, M. Inst. I. C., Etc.

CANAL WELLAND. 131

W. G. THOMPSON, M. Inst, I. C.

ANNEXE N° 9.—WELLAND 134
RELEVÉ des niveaux d'eau les plus hauts et les plus bas. Amendes et dommages-intérêts 134
do 10.—CANAL RIDEAU 137

FRED. A. WISE, ingénieur-surintendant.

do 11.—CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT 140

R. B. ROGERS, ingénieur-surintendant.

do 12.—CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE 142

W. G. THOMPSON, ingénieur surintendant, M. Inst. I. C.

do 13.—CANAL SAINT-PIERRE 147

W. MCCARTHY, ingénieur-contrôleur.

do 14.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—Tableau des distances 148
do 15.—TABLEAU des distances des stations entre Ottawa et Kingston 149
do 16.—TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux en 1891, et leur ouverture en 1892 150

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N° 17.—TABLEAU DES CONTRATS passés entre le 1er juillet 1891 et le 30 juin 1892..... 151
do 18.—TABLEAU GÉNÉRAL, INDIQUANT—
1. Les chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892..... 154
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892..... 156
3. Conventions relatives aux subventions..... 163
do 19.—LISTE ALPHABÉTIQUE des chemins de fer pour lesquels des subventions ont été votées par le parlement..... 164
do 20.—LISTE des chemins de fer subventionnés par le parlement..... 175

RECETTES DES CANAUX ET STATISTIQUE LES CONCERNANT.

Table des matières..... iv
Rapport général sur les recettes des canaux, par C. Schreiber, I. C., ingénieur en chef des canaux v
Index des recettes des canaux et de la statistique les concernant. (Partie 2)..... 181

RAPPORT.

1891-92.

A Son Excellence
Lord Stanley de Preston,
Gouverneur général.

Plaise à Votre Excellence,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'État et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteint les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le ministère prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'État.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés des exercices clos le 30 juin 1891, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris ceux de l'État (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre), était, à la date ci-dessus mentionnée, de 76. Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 14,633 (y compris 1,665 milles de voies de garage ou d'évitement), dont 13,869 en rails d'acier. Il y avait 14,009 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à $816,622,758. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevés à $48,192,099, et les frais d'exploitation à $34,960,449, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État a étendu le sien jusqu'au 30 septembre 1892, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1892.

$13,231,649. Les trains ont transporté 13,222,560 voyageurs et 21,753,290 tonneaux de marchandises, et parcouru 43,399,178 milles.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution de travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1892 :

Chemin de fer Intercolonial	$47,156,132 63
(*a*) Prolongement-Est	1,324,042 81
(*a*) Chemin de fer Oxford et New-Glasgow	1,825,192 14
(*a*) Chemin de fer de Montréal et de la ligne courte Européenne	333,924 73
(*a*) Chemin de fer du Cap-Breton	3,641,131 19
(*b*) Embranchement de Carleton	88,410 48
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	3,750,525 38
Chemin de fer canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique	30,404,577 65
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Frances, etc	6,639,581 43
Chemin de fer Annapolis et Digby	614,789 27
	$95,778,347 71

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique	$25,000,000 00
(*c*) Chemin de fer canadien du Pacifique—Prolongement à Québec	1,500,000 00
(*d*) Chemin de fer Canada-Central	1,525,250 00
(*e*) Autres chemins de fer	9,695,108 27
	$133,498,705 98

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable pendant 20 ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest; non plus que le versement annuel de la somme de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 p. 100 sur la somme de $2,394,000 concédée par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec. Le ministère des finances s'occupe de ces deux articles de compte.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS.

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

(*a*) Maintenant compris dans le réseau de l'Intercolonial.
(*b*) Pour être transporté à la corporation de Saint-Jean, N.-B.
(*c*) Sur cette somme $970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vic., chap. 11.
(*d*) Y compris $85,250 remboursées à la ville de Pembroke.
(*e*) Y compris la valeur de vieux rails transférés, $152,305.20.

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		848

(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de f. C. P., 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
		755

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick	90	
le chemin de fer Maine-Central	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

Route du chemin de fer de Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		814

DE MONTRÉAL À LA COTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exeecice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

		Miles.
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin		13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander		331
Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat.		
De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg)	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.	213	
		2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet		15
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet		2,906

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'Acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction des voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,338 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, dont une valeur de $1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de $970,000 (partie d'une somme de $1,500,000 votée par le parlement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivants, savoir :—

"Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagon-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres;

"Améliorations sur toute la ligne entre la Jonction de Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour le maniement du fret, l'allongement des plateformes et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spécifiques suivants :—

(1) Dans la cité de Québec :

(*a*) Un élévateur à grain;

(*b*) Un hangar à farine;

(*c*) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité;

(2) A Trois-Rivières:

(*a*) Un élévateur à grain;

(*b*) Améliorations au chemin de fer de ceinture;

(*c*) Améliorations sur l'embranchement des Piles;

"Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant;

"Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux."

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891, exposant les faits et approuvant l'exécution d'un projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'engageait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte, et à y faire les dépenses suivantes, savoir:

"Au moins deux cent mille piastres ($200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres ($350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1894, et un montant total d'au moins cinq cent mille piastres ($500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres ($650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder."

Le 22 décembre 1891, l'acte de convention ainsi autorisé fut régulièrement signé.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté en conseil du 2 de ce moins, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880." *

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891: le gouvernement aura à payer $579,255 à la compagnie, qui demandait $12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrages que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

Les arbitres auront encore à se prononcer sur deux prétentions sans importance relatives à des rails d'acier.

La sentence a compris la somme de $202,675.20 pour travaux exécutés pendant l'arbitrage, laissant une balance de $376,580 pour exécuter les travaux qui restent à faire.

---

* Date du contrat de la compagnie.

La valeur totale des travaux ainsi exécutés au 31 août dernier, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a la charge, est de $319,757.74, laissant une somme de $259,497.46 à dépenser.

En sus de ce qui précède, la compagnie est à faire de grandes améliorations permanentes d'un bout à l'autre en substituant de solides culées et des constructions en acier aux ponts en bois en chevalets, par la construction de murs de revêtement, l'abaissement des pentes et la pose de rails d'acier plus forts.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, la compagnie a exploité 5,767 milles de chemin de fer, et que ses recettes brutes ont été de $21,032,120.13, contre $18,672,174 pendant l'année précédente. Le total des frais d'exploitation s'est élevé à $12,654,498.42, ce qui donne des recettes nettes de $8,377,621.71.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Dans le cours de l'exercice de 1891 le gouvernement a exploité certains nouveaux chemins construits par l'État; et par l'acte spécial 54 Vic., ch. 50, ces voies ainsi que la section dite "Prolongement-Est" ont été incorporées dans le régime de l'Intercolonial. Suit l'énumération de ces nouvelles voies:

D'Oxford-Junction à Brown's Point Junction et Pugwash, 72½ milles, ouverte au commerce le 15 juillet 1890; (construite comme partie de l'Intercolonial sous l'empire de l'acte 50-51 Vic., chap. 27) le chemin de fer du Cap-Breton, dont la partie qui va de Point-Tupper à Grand-Narrows, 46 milles, fut ouverte au public le 1er janvier 1891, et la partie qui relie Grand-Narrows à Sydney et Sydney-Nord, en connexion avec le chemin de fer de la Compagnie de Houille Internationale à Sydney, 52½ milles, le 24 novembre 1890.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'État, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, étaient:

	Milles.	
Le chemin de fer Intercolonial.....	1,142	
do voies de quais.....	12½	
		1,154½
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....		32
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....		211
Longueur totale.....		1,397½

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes n°s 4 et 4*a* par l'ingénieur en chef et directeur général, et par les contrôleurs généraux et d'autres fonctionnaires.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les comptes du revenu général de 1891-92 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice :

—	Moyenne du parcours en milles.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial, y compris le Prolongement-Est et les chemins de fer de New-Glasgow et du Cap-Breton	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03
Windsor (recettes, un tiers du total ; frais d'entretien).....	32	19,514 37	33,508 85	13,994 48	
Ile du Prince-Edouard..	211	289,706 38	157,442 69	.....	132,263 69
				13,994 48	626,198 72
					13,994 48
Total.....	1,375	... .	Perte nette.	.....	612,204 24

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Suit une liste des tronçons et embranchements, à partir de l'ouest. L'Intercolonial se relie au Grand-Tronc à Chaudière-Junction, et au chemin de fer canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin (y compris les voies de quais et autres pour le service des marchandises) est de 1,154½ milles.

		Milles.
De la Jonction de la Chaudière à Lévis.....		8
De Lévis à la Jonction Saint-Charles		14
De la Jonction de la Chaudière à la Jonction Saint-Charles		17
De la Jonction Saint-Charles à Dalhousie-Junction.....		299
De Dalhousie-Junction à Dalhousie (embranchement de Dalhousie).		7
De Dalhousie-Jonction à Derby-Junction.....		101
De Derby-Junction à Indiantown (embranchement d'Indiantown)..		14
De Derby-Junction à Moncton.....		75
De Moncton à SAINT-JEAN.....		89
De Moncton à Painsec-Junction.....		7
De Painsec-Junction à la Pointe-du-Chêne (embranchement de Shédiac)		11
De Painsec-Junction à Oxford-Junction		71
D'Oxford-Junction à Pugwash-Junction	Embranchement Oxford et Pictou.	15
De Pugwash-Junction à Pugwash.		5
De Pugwash-Junction à Brown's-Point.		52
De Brown's-Point à Pictou.....		2

D'Oxford-Junction à Truro	46
De Truro à Richmond	61
De Richmond à Dartmouth (embranchement de Dartmouth)	5
De Richmond à HALIFAX	1
De Truro à Stellarton-Junction	41
De Stellarton Junction à Browns-Point	12
De Stellarton à New-Glasgow	2
De New-Glasgow à Pictou-Landing	8
De New-Glasgow à Port-Mulgrave	80
Passage d'eau jusqu'à Point-Tupper	1
De Point-Tupper à North-Sydney-Junction	79
De North-Sydney-Junction à NORTH-SYDNEY	5
De North-Sydney-Junction à SYDNEY	13

Voies de quais et autres pour le service des marchandises.

	Milles.
De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0·5
De Stewiacke au quai	1
De la Rivière-du-Loup (ville) au quai	4
De Courtney-Bay au quai	1
Voie conduisant à la filature de Halifax	1
	12·5

Distance d'entier parcours :—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 milles) à Halifax	675
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 miles) à Saint-Jean	578
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro à Sydney	827
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro à North-Sydney	820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles) au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

Le chemin se relie à plusieurs lignes comme suit :—

A Lévis	avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.		
Lévis	do	Grand-Tronc de chemin de fer.	
Lévis	do	chemin de fer Québec-Central.	
Chaudière-Junction	do	Grand Tronc de chemin de fer.	
Saint-Henri	do	chemin de fer Québec-Central.	
Rivière-du-Loup	do	do	de Témiscouata.
Métapediac	do	do	de la Baie des Chaleurs.
Gloucester-Junction	do	do	de Caraquet.
Indiantown	do	do	Canada-Eastern.
Chatham-Junction	do	do	Canada-Eastern.

Kent-Junction.....	avec le chemin de fer Kent-Northern.		
Salisbury.....	do	do	Salisbury et Harvey.
Petitcodiac	do	do	Elgin et Havelock.
Norton	do	do	Central du Nouveau-Brunswick.
Hampton.....	do	do	Central du Nouveau-Brunswick.
Saint-Jean	do	do	Canadien du Pacifique.
Bouctouche-Junction...	do	do	Bouctouche et Moncton.
Sackville.....	do	do	du N.-B. et de l'Ile du P.-Edouard.
Maccan.....	do	do	de Joggins.
Spring-Hill-Junction...	do	do	de la Cie de houille et de ch. de fer de Cumberland.
Salt-Springs-Junction..	do	do	Spring-Hill et Oxford.
Windsor-Junction	do	do	Windsor et Annapolis.
Ferona-Junction.....	do	do	de la Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow.
Sydney...	do	do	de la Cie de houille Internationale.

Compte du capital.

Le coût total du chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Vic., chap. 50 (1891), au 30 juin 1891, était de.....	$53,629,714 81
Les nouvelles dépenses pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, et dont les détails et les explications se trouvent au rapport du surintendant en chef (Annexe 4*a* p. 44) se sont élevés à.....	320,218 84
Soit un total de dépenses imputables au capital, au 30 juin 1892, de.....	$53,949,933 65

Les nouvelles dépenses de l'année se sont composées des sommes suivantes : $10,297.65 pour le bateau-passeur entre la terre ferme et le Cap-Breton ; $48,745.23 portés au compte de construction du chemin de fer Oxford et New-Glasgow ; $89,639.31 qu'on a employés de la même manière pour la ligne du Cap-Breton ; $79,960.42 pour l'acquisition de propriétés à Saint-Jean afin d'obtenir de plus vastes moyens de logement ; $45,171.27 pour le règlement de réclamations relatives aux terres situées sur l'embranchement de Saint-Charles, et $22,026.25 pour poser des freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises et aux locomotives, et pour poser un appareil de chauffage à eau chaude au matériel roulant.

Compte du revenu.

Les dépenses brutes de l'exercice, ont été de.....	$ 3,439,377 00
Les recettes de l'exercice ont été.....	2,945,441 97
Excédent des dépenses sur les recettes.....	$ 493,935 03

Comparées avec celles du dernier exercice, les recettes ont été comme suit :—

Services des voyageurs, 1890-91.....	$ 962,316 88
do 1891-92.....	961,427 94
Diminution.....	$ 888 94

Service des marchandises, 1890-91	$ 1,854,629 88
do 1891-92	1,803,529 03
Diminution	$ 51,100 85
Service de la poste et divers, 1891-92	$ 180,485 00
do 1890-91	160,448 62
Augmentation	$ 20,036 38
Recettes brutes, 1890-91	$ 2,977,395 38
do 1891-92	2,945,441 97
Diminution	$ 31,953 41

Nombre total des voyageurs, comparé à celui de l'exercice précédent:—

1890-91	1,298,304
1891-92	1,297,732
Diminution	572

Tonnage brut voituré, comparé à celui de l'exercice précédent:—

	Ton'x.
1890-91	1,304,534
1891-92	1,264,575
Diminution	39,959

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier, était à la fin de l'exercice 1890-91, de $723,864-62. Là-dessus la valeur du matériel à vendre était de $131,482.03.

On trouvera des renseignements statistiques et autres relatifs au chemin de fer dans les rapports ci-joints de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, du surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial, du comptable du chemin et des chefs des différents départements dont il se compose.

Suivent certains renseignements sur le mouvement et les affaires du chemin, comparés au mouvement et aux affaires de l'année précédente:

	1890-91.	1891-92.
La moyenne de milles en exploitation a été de	1,094	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives	6,080,791	5,641,888
do do trains	5,027,791	4,703,151
do do voitures et wagons	56,492,801	51,940,141

La moyenne des recettes des divers services se décompose comme suit, en les comparant à celles de l'année précédente:

	1890-91.	1891-92.
Service des voyageurs	32·32	32·64
do marchandises	62·29	61·23
do de la poste et divers	5·39	6·13
	100	100

	1890-91.	1891-92.
Frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives.	60·23 cts.	90·96 cts.
do do do trains.....	72·84 cts.	73·13 cts.
do do de chemin de fer.....	$3,347 66	$3,011 71

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Suit une comparaison de certains résultats du dernier exercice avec les résultats correspondants de l'exercice précédent. Le nombre de voyageurs a été de 1,297,732, soit une diminution de 572. Il a été transporté 904,015 barils de farine, soit une diminution de 59,114; 3,776,677 boisseaux de grains, soit une augmentation de 885,-756. Sur cette quantité il en a été transporté 1,265,497 à Halifax pour l'exportation, soit une augmentation de 1,047,160 boisseaux; 175,474,340 pieds de bois, soit une diminution de 8,713,984: 87,889 têtes de bétail, soit une diminution de 7,640; il a été transporté 433,806 tonneaux de houille sortie des houillères de la Nouvelle-Ecosse, soit une diminution de 64,232 tonneaux. Sur cette quantité 392,441 tonneaux ont été transportés à des stations le long de la ligne, le reste, soit 41,365 tonneaux, a été transporté à l'ouest; il a été transporté 21,637 tonneaux de sucre brute, soit une augmentation de 3,664 tonneaux; de sucre raffiné, 32,721 tonneaux, soit une augmentation de 16,127 tonneaux; de poisson frais, 3,660 tonneaux, soit une diminution de 3,005 tonneaux; de poisson salé, 4,763 tonneaux, soit une diminution de 2,343 tonneaux.

Le transport du grain, pendant le dernier exercice, accuse une augmentation considérable, mais le prix, soit $\frac{19}{100}$ d'un cent par tonneau par mille, ne paie pas les frais de transport, surtout en hiver. L'augmentation a eu pour cause la quantité d'avoine, d'orge et de pois expédiée à Halifax pour l'exportation. Les moyens d'emmagasinage qui existent aujourd'hui ne suffisent pas pour faire face aux besoins de ce commerce qui se développe rapidement.

On a continué à étendre davantage l'application du système qui consiste à chauffer les trains des voyageurs par la vapeur fournie par la locomotive; il en est de même de l'application aux trains de marchandises des freins automatiques à air de Westinghouse.

Dans le cours de l'exercice on a substitué des rails de 67 lbs aux rails moins lourds sur une distance de 43 milles.

Une forte tempête a emporté environ 1,000 pieds du pont en chevalets qui traverse le détroit, dans le port d'Halifax, ce qui a interrompu les communications par chemin de fer avec Dartmouth. Le pont a été reconstruit à raison de $32,000. Les travaux en chevalets du quai en eau profonde à Halifax ont aussi été détruits par la même tempête.

Par suite du peu de rigueur de l'hiver, les frais de l'enlèvement de la neige ont été beaucoup moins considérables que d'habitude, et la circulation a été rarement interrompue.

Le chemin et son matériel ont été entretenus d'une manière satisfaisante.

Grâce à un examen minutieux des opérations du chemin de fer et de son personnel, on a pu faire une réduction considérable dans ses dépenses sans nuire à son exploitation efficace. Les mesures adoptées dans ce sens ont été satisfaisantes, et les pertes des opérations de l'année au lieu d'être plus considérables que celles de l'année dernières, sont moindres de $155,170.93, malgré la diminution des recettes du chemin.

On trouvera des détails et des états relatifs à l'entretien, à l'exploitation et au trafic dans les annexes qui contiennent les rapports de l'ingénieur en chef, du surintendant en chef et des autres fonctionnaires. (*Voir* annexe n° 4*a*, p. 32 et suivantes.)

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur, et va de Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis exploite cette ligne. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux-tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

La convention conclue en date du 21 septembre 1871 relativement aux arrangements pour le roulage et le droit de circulation sur la ligne principale entre Windsor-Junction et Halifax, et l'usage de l'embranchement de Windsor, contenait la clause suivante touchant la durée de l'arrangement et son renouvellement :

"21. Le présent arrangement deviendra exécutoire le 1er jour de janvier 1872 et continuera en vigueur pendant 21 ans, et sera ensuite renouvelé aux mêmes conditions, ou à telles autres conditions qui seront mutuellement adoptées."

Le 19 novembre 1892, un arrêté du conseil a été rendu, lequel autorise, pendant un autre terme de 21 ans, des arrangements avec la compagnie qui sont pratiquement les mêmes que ceux qui existent aujourd'hui, et en conséquence la convention a été signée le 13 décembre 1892.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1891 :

Recettes au crédit de l'embranchement, un tiers des recettes brutes	$ 33,508 85
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	19,514 37
Profit du gouvernement	$ 13,994 48

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1891–92	$ 33,508 85
1890–91	30,235 13
Augmentation	$ 3,273 72

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1891–92	$ 28,931 71
1890–91	19,514 37
Diminution	$ 9,417 34

Ce chemin a été entretenu en bon ordre. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* annexe 4*a*.)

EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Ce chemin part de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et va à Carleton, sur la rive sud du port de Saint-Jean, distance de $3\frac{68}{100}$ milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 15, a autorisé la vente de ce chemin à la ville de Saint-Jean pour la somme ds $40,000, et le 20 mai 1891 a été passé un arrêté du conseil autorisant la conclusion des arrangements relatifs au transfert. Le chemin sera affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour 999 ans. L'acte de transfert n'a pas encore été exécuté.

CHEMIN DE FER DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce tronçon du chemin de fer des Comtés de l'Ouest a été terminé par le gouvernement et passé à la compagnie pour l'exploitation, le 27 juillet 1891. Par ce chemin et grâce à un arrangement conclu avec la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, on peut maintenant aller de Yarmouth à Halifax sans changement de voiture. Le certificat final des travaux n'a pas encore été produit, mais au 31 août 1892, $614,789.27 avaient été payés.

La construction de ce chemin a été exécutée par le gouvernement sous autorisation de l'acte 52 Vic., ch. 8 (1889), un crédit de $500,000 accordé à certaines conditions par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, en subvention, ayant été par acte spécial déclaré disponible à cette fin, et d'autres crédits spéciaux ayant été votés en sus pour les autres paiements à faire. Ce que coûte le chemin en sus des $500,000 accordées est dû au gouvernement par la compagnie.

On trouvera sous le chef : *Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest*, à l'article concernant les chemins de fer subventionnés, de plus amples renseignements à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Souris à Tignish	168	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
D'Emerald-Junction au Cap Traverse	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec	1	
		211

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1890–91, était de	$3,741,780 89
Dépenses pendant l'année 1891–92	8,300 49
Total	$3,750,081 38

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1892 ont été :—

Dépenses brutes	$ 289,706 38
Recettes brutes	157,442 69
Excédent des dépenses sur les recettes	$ 132,263 69

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1890–91	$ 174,258 05
1891–92	157,442 69
Diminution	$ 16,815 35

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1891–92	$ 289,706 38
1890–91	257,990 08
Augmentation	$ 31,716 30

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1890–91	335,202
1891–92	307,421
Diminution	27,781

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1890–91	272,475
1891–92	245,102
Diminution	27,373

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1890–91	1,420,428
1891–92	1,304,659
Diminution	115,766

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1892, y compris le combustible, des rails et du vieux matériel, était de $98,358.49.

Le nombre des voyageurs a été de 139,389, c'est-à-dire 6,119 de moins que l'année précédente ; 51,065 tonneaux de marchandises ont été voiturés, soit 8,446 tonneaux de moins que durant le dernier exercice.

Les dépenses portées au compte du capital ont été nécessitées par le déplacement à un autre endroit de la gare et du magasin à marchandises de Summerside et par le prolongement de la voie ferrée jusqu'au quai de la Compagnie de navigation à vapeur à Charlottetown.

La diminution des recettes est due, en partie, à la diminution de la demande de produits agricoles et à la concurrence des bateaux à vapeur.

L'augmentation des dépenses de l'exercice est due en partie au fait qu'un changement de rails d'acier qu'on aurait dû poser en 1890-91 a fait naufrage, et que, conséquemment, les rails qu'on avait achetés pour cette dernière année n'ont été posés qu'en 1891-92; c'est pourquoi ce chargement est porté au compte des nouveaux rails des deux années, soit $36,175.19.

Les détails des opérations se trouvent à l'annexe 4*a*.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer "Stanley," construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, s'il est nécessaire.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre crochets après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 20, p. 178).

Pour ce qui est des lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 21 décembre 1892.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin:

Exercice	1883-84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
do	1884-85	do	1885	403,245 00
do	1885-86	do	1886	2,171,249 00
do	1886-87	do	1887	1,406,533 00
do	1887-88	do	1888	1,027,041 92
do	1888-89	do	1889	846,721 83
do	1889-90	do	1890	1,491,595 72
do	1890-91	do	1891	1,079,105 87
do	1891-92	do	1892	1,061,615 93
				$9,695,108 27
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1892.....				262,561 07
Total jusqu'au 31 décembre 1892.....				$9,957,669 34

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada-Central, ni celle donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèques à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, non plus que la subvention annuelle payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. Le ministère des finances s'occupe de ces affaires.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1892 (avec les exceptions qui précèdent), est de 65.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1891.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 20.

Compagnie de chemin de fer Albert-Southern.

(*Voir* nos 36 et 157.)

L'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud ; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *viâ* Derry's-Corner.

Le droit au reste de la subvention, $31,771.43, non payé en 1889, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vic., ch. 3.

Dans le cours de l'exercice 1891-92 il a été payé $18,960, ce qui porte à $50,460 le total des paiements faits jusqu'à la fin de l'exercice, ce qui embrasse toute la distance à partir du point de raccordement avec l'embranchement d'Harvey jusqu'au quai public d'Alma, soit $16\frac{23}{100}$ milles.

Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

(*Voir* nos 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte provincial 54 Vict., ch. 53.

L'acte 47 Vic., chap. 8, autorisait la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, partant de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépêche autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de $244,500, resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date fixée pour l'achèvement a été remise au 1er janvier 1890, pour les fins de la subvention.

A la date du 1er juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60e et le 80e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vict., chap. 97 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir, jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

Suit un aperçu des crédits votés et des paiements faits au compte de cette subvention :—

Subvention originaire, accordée en 1883, $3,200 par mille, pour 100 milles	$320,000	
Crédit spécial, 1885	300,000	
		$620,000

Etat actuel :

De 0 à 20—20 milles	(crédit spécial)	$300,000
20 à 40—20	$6,400 par mille	128,000
40 à 70—30	6,400 do	192,000
70 à 100—30	Nil	
		$620,000

Total des paiements faits à la fin de l'exercice 1889–90 pour une distance de 60 milles jusqu'à la rivière Grande Cascapédia	524,175
Solde	$ 95,825

Le 20 novembre 1892 la compagnie a donné avis que la partie du chemin de fer entre le 60e et le 80e mille est prête à l'inspection. Au 31 décembre 1892 il n'avait rien été payé de plus.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(*Voir* n° 102.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. A la fin de l'exercice 1889–90 on avait payé $58,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.

(*Voir* nos 48, 181, 193, 240 et 267.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), accordait une subvention, n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1689 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vic., chap. 2 (1890).

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vic., chap. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais " commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids," les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit : de Newboro' à Westport, 4 milles ; et de Wesport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vic., chap. 5 (1892), les sommes impayées accordées par 52 Vic., et 53 Vic., ont été votées de nouveau.

Il a été payé dans le cours de l'exercice $12,800 sur la section de 4 milles entre Newboro' et Westport, ce qui porte à $105,200 le total des paiements faits jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(*Voir n°* 104.)

L'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada Méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de 16¾ milles. Dans le cours de l'exercice de 1890-91 on a payé la somme de $16,190, ce qui porte à $52,810 le total payé au 31 décembre 1892, la somme de la subvention à payer étant de $653,600. Cette compagnie est maintenant fusionnée avec la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* nos 65, 101 et 248.)

L'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vic., chap 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 14 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. Dans le cours de l'exercice de 1890-91 une somme de $1,600.43 a été payée, ce qui porte à $67,020. Au 31 décembre 1892 il n'avait rien été payé de plus.

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40, 143, 156 et 205.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles de chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889). Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'a été fait aucun paiement.

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte de subvention de 1889, la limite de la subvention étant de $128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de $14,000, autorisée par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 31 décembre 1891. Il a été payé $75,639 sur la subvention dans le courant de l'exercice de 1890-91, mais il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1892.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887) ; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vic., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tinish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vic., ch. 25, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,500,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vic., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vic., ch. 5 (1888), le temps fixé pour l'achevement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Comme il a été dit l'année dernière, les progrès ont été rapides, et on s'attendait d'abord que les travaux seraient terminés de bonne heure en 1892. Ils ont cependant été suspendus pendant un certain temps, par suite d'embarras financiers, paraît-il.

L'acte 54–55 Vic., ch. 12 (1891), a prolongé le temps fixé pour l'achèvement des travaux jusqu'au 1er juillet 1893, et abrogé les dispositions pénales de l'acte 51 Vic., ch. 4.

L'acte 55–56 Vic., ch. 37 (1892), autorise la compagnie à émettre de nouvelles obligations hppothécaires jusqu'à concurrence de £350,000 sterling, et par un arrêté du conseil du 9 juillet 1892 on a promis de recommander au parlement de prolonger les délais jusqu'au 6 juillet 1894.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

(*Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* n° 222.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte de la province de la Colombie-Britannique, mais les travaux qu'elle avait été autorisée à entreprendre ont été déclarés être d'un avantage général pour le Canada par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 87 (1890).

Elle a le pouvoir de construire un chemin de fer depuis la décharge du lac Kootenay, dans la Colombie-Britannique, passant par la chaîne des Selkirks, jusqu'à un endroit sur la rivière Colombie près du confluent des rivières Kootenay et Colombie ; ainsi que d'exploiter une ligne de bateaux à vapeur en connexion avec ce chemin. Pouvoir était aussi donné de concéder les dits travaux à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'acte de concession devant être soumis à la sanction du gouverneur en conseil.

L'Acte des subventions de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorisait une subvention limitée à $112,000 pour les 35 milles de chemin ci-dessus mentionnés, et en date du 8 octobre 1890 la compagnie était admise à passer contrat pour ces travaux, qui devaient être terminés le 1er décembre 1891.

Un arrêté du conseil du 20 août 1890, a sanctionné la concession de ce chemin de fer pour 999 ans à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a entrepris la construction du chemin.

Dans le cours de l'exercice, le chemin étant terminé, on a payé la somme de $88,800, qui constitue le total de la somme applicable à cette fin. La distance réelle est de 27¾ milles.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.

(*Voir* nos 128 et 168.)

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de $41,600 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer un contrat le 28 mai.

L'acte 52 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 pour un mille, et contrat a été passé pour la construction de ce mille supplémentaire jusqu'au port de Kingsport. Le temps originairement fixé pour l'achèvement de tout l'ouvrage a été prolongé jusqu'au 1er octobre 1890, date à laquelle le chemin était prêt au trafic,

Dans le cours de l'exercice on a payé $2,130, ce qui porte à $44,800 le total payé, soit la somme complète de la subvention.

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(*Voir* n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une snbvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise a passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de $10,450 a été payée dans le cours de l'exercice 1890-91, ce qui porte à $39,850 le total payé. Il n'a rien été payé depuis à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin du comté de Drummond.

(*Voir* nos 99, 175 et 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P. Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,800 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891 la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

Dans le cours de l'exercice il a été payé à cette compagnie la somme de $5,105, ce qui portait à $182,405 le total payé à la compagnie le 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(*Voir* nos 88, 114, 174, 213 et 235.)

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000 pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de $16,300 a été payée sur cette subvention de $96,000 pour les 66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire. Il n'a pas encore été signé de contrat pour cette dernière entreprise.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de $4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 8, a autorisé le paiement du solde impayé ($79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte.

Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord.

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154, 215 et 231.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention; mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 2, et à la date du 8 octobre 1890, contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

L'acte 54-55 Vic., ch. 7 (1891), a autorisé le paiement de la somme de $28,100, restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

Dans le cours du dernier exercice des paiements ont été faits à la compagnie pour un montant total de $24,100. Le total des paiements faits pour la section de New-Glasgow à Montcalm s'élève à $32,600, et à $21,600 pour la section entre Saint-André et Lachute, le total des paiements faits à la compagnie.

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* nos 73 et 179.)

L'acte 49 Vic., ch. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $108,800 pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887 autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888.

L'Acte des subventions de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une subvention de $48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 2 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice 1889–90 la compagnie avait reçu $155,200 sur le montant total de ses subventions, $156,800. Le solde ($1,600) représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer. Au 31 décembre 1892 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Le 4 octobre 1890 on a permis à la compagnie, après inspection, d'ouvrir son chemin à la circulation depuis la jonction Dudswell jusqu'à la frontière internationale, 48-43 milles.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 juin 1890, l'achat du chemin de fer de la Compagnie dite *Dominion Lime*, par cette compagnie, fut sanctionné, en conformité avec l'acte 51 Vic., ch. 81.

Compagnie de chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(*Voir* nos 24 et 159.)

Par l'acte 46 Vic., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées. Le solde impayé, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889). Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1892. Par un arrêté du conseil du 3 août 1891, le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1893.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* nos 76 et 100.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $38,400 pour la construction d'un chemin de fer d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—lequel chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 51–51 Vic., ch. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas $4,000 pour prolonger son chemin, de 1¼ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887 conntrat fut passé avec elle à cet effet.

On a payé à la compagnie, dans le cours de l'exercice de 1890–91, la somme de $1,600, ce qui porte à $37,500 le total payé au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(*Voir* nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278 et 282.)

Par l'acte 48–49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du Lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886, et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50–51 Vic, ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de la Station Mattawa, sur le C. C. P., en allant vers le Long-Sault, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie, à la place des subventions qui précèdent de 1889 et 1890, une subvention ne dépassant pas $112,000 pour 36 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Sault.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (en chevalets) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de $15,000 et ne dépassant pas en tout $63,000.

Au cours de l'exercice 1888-89 la somme de $26,360 a été payée à la compagnie, ce qui porte le total payé à $52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de céder ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux devant être terminés pour le 10 juillet 1896.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain

(*Voir* nos 51, 125, 136 et 247.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'à Massena-Springs.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une nouvelle subvention de $9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à $73,600.

L'acte 55-56 Victoria, ch. 5 (1892), autorise le paiement des $15,000 qui restaient des subventions accordées en 1887 et 1888.

Rien n'a été payé à la compagnie au cours du dernier exercice, et le total des paiements s'élevait à $88,500 au 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir* nos 47 et 210.)

Par l'acte 48–49 Vic., ch. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette Compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 44·67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait, et le reste de la subvention est devenu périmé le 1er août 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), autorise une subvention de $40,000 pour la réparation de ce chemin. Les travaux ont été entrepris par la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, et sont poussés conformément aux directions du département et sous l'inspection de ses ingénieurs. Au cours de l'exercice de 1890–91 on a payé sur cette subvention la somme de $17,116.07, ce qui porte le total des paiements ainsi faits à $23,835.57, et le total des paiements à la compagnie à $93,757.57. Aucun autre paiement n'a été fait à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* nos 78 et 206.)

L'Acte des subvention de 1886, 49 Vic., ch. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du nord-ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de $5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout $361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommés.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compagnie, le 6, pour les travaux. Au cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de $32,253, et subséquemment la somme de $77,635, ce qui porte le total des paiements, au 31 décembre 1892, à $186,051. Ces paiements ont été faits pour la distance qui sépare Saint-Jérôme de Sainte-Agathe, 30½ milles, sur laquelle le chemin est aujourd'hui terminé et ouvert au public. Le 30 décembre l'ingénieur a fait rapport qu'une autre section était terminée, soit jusqu'à Saint-Faustin, à 44¼ milles de Saint-Jérôme.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par* 53 *Vic., ch.* 58.)

(*Voir* nos 97, 186 et 237.)

L'Acte des subventions de 1887, 50–61 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 43 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Un projet de contrat pour cette subvention a été approuvé par arrêté du conseil le 21 septembre 1891, mais le contrat n'a pas encore été signé.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887. Au cours de l'exercice il a été payé $49,960; mais au 31 décembre 1892 il n'avait été payé rien de plus.

Au mois de septembre 1892 on a permis, après inspection, d'ouvrir au public la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, soit 23½ milles.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer *Kingston, Napanee et Occidental*, par l'acte 53 Vic., ch 62.)

(*Voir* n 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,406 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles". Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic. ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de $32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour 6¾ milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), accorde, à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de $9,600 pour 3 milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de $64,000 pour 20 milles de chemin, pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à $114,800. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

Rien n'a été payé à la compagnie dans le cours du dernier exercice, mais subséquemment il a été payé $1,856, ce qui porte le total des paiements à $194,800 au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway."

(*Voir* n° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour 12½ milles de chemin à partir de la jonction d'Eureka sur l'Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de $40,000.

Le 23 novembre 1892 la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention, la date de l'achèvement des dits travaux étant fixée au 1er décembre 1894.

Rien n'a été payé de cette subvention au cours du dernier exercice, mais subséquemment la somme de $32,945.84 a été payée, à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39$\frac{1}{2}$ milles partant d'un point à 22$\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Au cours du dernier exercice il a été payé $8,300, ce qui porte à $230,700 les paiements qui, au 21 décembre 1892, avaient été faits pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73$\frac{1}{2}$ milles.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.

(*Voir* nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1887, la longueur du chemin étant porté à 53$\frac{87}{100}$ milles.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(*Voir* nº 228.)

L'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2, a autorisé une subvention limitée à $99,200 en faveur de la compagnie ci-dessus, pour 31 milles de son chemin entre Eastman et Kingsbury, Qué., et le 16 décembre 1891 la compagnie était admise à passer contrat pour l'entreprise d'une distance de 10 milles, entre Eastman et Lawrenceville; le chemin sur cette distance devant être terminé le 1er décembre 1893.

Les travaux sont terminés, et dans le cours du dernier exercice la somme de $32,000 a été payée.

L'arrêté du conseil du 20 juin 1892 a autorisé de passer un contrat avec la compagnie pour ce qui reste des travaux à faire, soit 16½ milles, entre Lawrenceville et Kingsbury, et ce contrat a été signé le 10 septembre 1872.

La sconde section de 10 milles a été inspectée, mais nul autre paiement n'a été fait à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(*Voir* nos 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 65, et de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killalore, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place des subventions antérieurement concédées mais qui n'ont pas été utilisées:—

(*a.*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b.*) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's Bay, une subvention limitée à $96,000.

(*c.*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. La date pour l'achèvement des travaux est fixée au 1er novembre 1894.

Les plans du tracé ont été approuvés pour toute la distance que comprennent les trois subventions.

Aucune partie des subventions n'a été payée à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Voir* nos 8, 26, 58 et 151.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil, en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août; d'après ce contrat les travaux devaient être terminés le 1er août 1893.

Les plans du tracé des premiers cinquante milles ont été approuvés.

Il a été payé à la compagnie, au cours du dernier exercice, la somme de $38,790, et subséquemment une nouvelle somme de $49,820, faisant jusqu'au 31 décembre 1892 un total de $176,192. L'ouverture de la première section de 20 milles au trafic a été sanctionnée le 28 de décembre 1891, et on a également permis d'ouvrir au trafic une autre section de 10 milles, en juillet 1892.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(Nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer d'Oshawa," 54-55 Vic., ch. 91.)

(*Voir* nos 112 et 233.)

L'Acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54–55 Vic., ch. 8. Au 31 décembre 1891 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

Par l'acte spécial 34–35 Vic., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom a été changé comme ci-dessus.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* n° 153.)

L'Acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus $128,000 pour 40 milles du chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890 la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Elmsdale Station. La date fixée pour l'achèvement étant le 1er novembre 1892. Le tracé des 30 premiers milles a été approuvé par arrêté du conseil le 11 juillet 1890.

Les deux premières sections de dix milles ont été inspectées, et au cours du dernier exercice la somme de $30,400 a été payée. Nul autre paiement n'a été fait à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* nos 139, 195 et 231.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre." Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vic., ch 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'Acte des subventions 51 Vic. ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de $271,-200 en faveur de cette compagnie pour 84¾ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo Station au Lac Croche.

Contrat fut passé par la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $16,000 pour un embranchement long de 5 milles jusqu'aux chutes de Kakabika.

Au cours de l'exercice il a été payé une somme de $70,075, formant un total de paiements de $157,075 à venir au 31 décembre 1892.

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur le solde de $114,125 de la subvention votée en 1888.

Au mois de décembre 1892 la compagnie a demandé de faire inspecter le reste de son chemin jusqu'à la frontière, tel que terminé.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique

(*Voir* nos 25, 137 et 211.)

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de $3,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Aucun contrat n'a été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

La clause 5 de l'acte 52 Vic., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendront jusqu'au 22 mai 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000, pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 54 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69, autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer ou une partie d'icelle.

L'Acte des subventions 50-56 Vic., ch. 5, clause 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1884.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 68 milles.

A la fin de l'exercice 1887–88 il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de $174,828. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer du Québec-Central.

(*Voir* nos 22, 14 et 219.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 60 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 53 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière à l'Orignal, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de l'Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière l'Orignal, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur l'Intercolonial, situé au lac Mégantic ou dans les environs, le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement, Un contrat a été préparé mais n'a pas encore été passé pour cette subvention, et aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1892.

Par un arrêté du conseil du 18 juillet 1892, les délais pour l'achèvement de l'embranchement de Tring et Mégantic ont été prolongés jusqu'au 1er juillet 1894, la longueur réelle du chemin étant de 58¾ milles, au lieu de la longueur estimative de 90 milles.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177, 220 et 232.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $324,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond, (36 milles de Québec) à la condition que la ligne soit construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1882 pour les deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts pour les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, sur le lac Saint-Jean, à 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour 20 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000. Le 17 octobre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $30.-000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles ; ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1er octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 accorda expressément la différence, $5,250, entre les $30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, article 5 (1892), autorise le paiement du reliquat, soit $12,800 de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

Il a été payé pendant l'exercice une somme de $26,222.73, formant en totalité jusqu'au 30 juin 1892, pour la ligne principale et les embranchements, $844,927.73. Il a été payé depuis cette date la somme de $13,031.77, formant un total de $857,959.50 payé à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* n° 164.)

L'Acte des subsides 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

Pendant l'exercice 1889-90 il a été payé $65,600 sur cette subvention, pour une distance de 20½ milles, savoir: depuis Québec (côté est de la rivière Saint-Charles) jusqu'à Sainte-Anne. Au 31 décembre 1892 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Au mois de décembre 1892, des plans indiquant le tracé du chemin pour le reste des 30 milles subventionnés ont été soumis pour être approuvés.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagon.

(*Voir* n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, et longeant la rive gauche de la rivière Shuswap jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'Acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de $163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 février 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Le chemin est terminé, la longueur totale étant de $50\frac{80}{100}$ milles.

La subvention applicable à cette distance était de $162,560. Dans le cours de l'exercice la somme de $162,260 a été payée à la compagnie, laissant un reliquat de $300.

Le 9 juin 1892 on a permis d'ouvrir le chemin au trafic.

En vertu d'un acte spécial 54-55 Vic., ch. 72 (1891), un contrat pour la location du chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il serait

terminé, pour une période de 25 années, a été approuvé et ratifié, et permission a été donnée à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'à un point de la frontière à ou près du lac Osooyos.

Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara.

(*Voir* nos 96, 176, 180 et 265.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton.

L'acte 54-56 Vic., ch. 2 (1890), a accordé une subvention limitée à $44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1889 et 1890 il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à 3½ pour cent de la somme, ne dépassant pas $108,000, accordée pour les 34 milles en question; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de $11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 31 décembre 1892.

Les paiements faits à cette compagnie s'élèvent en totalité à $38,400.

Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.

(*Voir* n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom "Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 27 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que le projet du tunnel et des travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

Les projets ayant été soumis par la compagnie furent approuvés par un arrêté du conseil du 24 novembre 1886, qui approuva aussi l'emplacement de l'ouvrage. Certains changements ayant été subséquemment trouvés nécessaires, les plans modifiés furent approuvés par un arrêté du conseil en date du 7 octobre 1889.

Ce tunnel sert à relier le chemin de fer Grand-Tronc avec le *Chicago and Grand Trunk Railway.*

L'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de 15 pour 100 du prix de revient de l'entreprise limitant toutefois cette subvention à un maximum de $375,000.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 2 octobre 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 30 du même mois, et les travaux devront être achevés le 1er août 1893.

Le 30 août 1890 le tunnel était percé d'un bout à l'autre. Le 15 octobre 1891, la compagnie donna avis que l'ouvrage était terminé et prêt à être inspecté et ouvert au trafic.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu la somme de $58,600, formant un total de $375,000, soit la somme totale de la subvention.

Le rapport de l'année dernière contient une description complète des travaux tels que terminés.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* nos 90, 118, 225 et 274.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention de $70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50–51 Vic., ch. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé couvrant la distance de 44 milles entre Frédéricton et Woodstock furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5, a accordé une subvention limitée à $48,000 pour 15 milles de chemin de fer s'étendant de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne.

(*Voir* nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la Vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement est fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention limitée à $156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, à 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie

le 30 août 1890, pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminé le 1er septembre 1893.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1892 il n'avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* n° 218 et 283.)

Par l'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas $57,600 fut accordée à la compagnie susdite pour 18 milles de voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction Montréal et Champlain.

Le 29 avril 1891, un contrat fut passé avec la compagnie pour construire cette voie, qui devait être terminée le 1er juillet 1893.

Inspection de la voie fut faite en décembre 1891. Le rapport déclare que la voie est terminée et que sa longueur est de 12·58 milles. Dans le cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de $40,256, soit la somme applicable à la distance réelle du chemin.

L'Acte des subventions 55–56 Vic., ch. 5, a accordé à la compagnie une subvention de pas plus de $25,024 pour $5\frac{42}{100}$ milles de Huntingdon vers la frontière internationale, et pour une autre distance de $2\frac{40}{100}$ milles. Depuis l'expiration de l'exercice on a payé à la compagnie la somme de $24,448, ce qui porte la totalité des versements, au 31 décembre 1892, à $64,704.

Ce chemin relie le chemin de fer Canada-Atlantique à Valleyfield avec le chemin de fer de Jonction Montréal et Champlain, à Huntingdon.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides" par l'Acte provincial 51–52 Vic., ch. 108, 1888.)

(*Voir* n°s 38, 59, 117 et 234.)

Par l'acte 48–49 Vic., ch. 49 (1885), une subvention de $217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

Par l'Acte des subventions 1891, 54–55 Vic., ch. 8, la balance de la subvention, $92,784, non encore payée à la compagnie, fut votée de nouveau.

Dans le cours du dernier exercice il a été payé $92,784, soit en total, au 31 décembre 1892, $217,600; ce qui est la somme totale de la subvention de la compagnie.

La distance depuis les Grande-Piles jusqu'à la station de la Rivière-à-Pierre, chemin de fer du Lac Saint-Jean, est de près de 39 milles.

Compagnie du chemin de fer Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* nos 3, 62, 127, 141, 226 et 279.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de $248,000, et par l'acte 48–49 Vic., ch. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à $498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50–51 Vic., ch. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à $51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin. Un contrat fut passé avec la compagnie le 20 octobre 1891, pour la construction, pour cette subvention, des 12 milles de voie entre la voie d'évitement de Clair et la station de Connor. Cet embranchement, mesurant 31¾ milles jusqu'à ce point, a été complété.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), à accordé une nouvelle subvention de $1,800 par mille, limitée à $21,600, pour les premiers 12 milles de la section subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Il a été payé au cours de l'exercice $54,830, et subséquemment une nouvelle somme de $21,150, formant un total de $45,950 payé au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique.

(*Voir* nos 130, 227, 235 et 244.

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour con-

struire la voie. Par l'acte 54–55 Vic., ch. 8 (1891), cette subvention fut votée de nouveau vu qu'elle était devenue caduque.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à $35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé une subvention limitée à $9,600 pour une autre distance de 3 milles à partir de l'extrémité nord des 11 milles subventionnés en 1890.

Le 30 novembre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux auxquels s'appliquent ces deux subventions. La date pour l'achèvement des travaux a été fixée au 1er décembre 1893.

La première section de 14 milles a été complétée en décembre 1891.

Dans le cours du dernier exercice il a été payé $73,000, et subséquemment il a été payé la somme de $41,674.46, ce qui portait, au 31 décembre 1892, la totalité des paiements à $114,674.46.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* n° 182 et 269.)

L'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $54,-400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque jusqu'à Gananoque-Junction sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Au cours de l'exercice 1889–90, la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), il a été accordé, à la place du reliquat ($44,000) de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Sault Sainte-Marie, au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal du Rideau, travaux pour lesquels la limite est de $30,000; au sud, par un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de $14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux; la date pour l'achèvement desquels est fixée au 1er août 1896.

A venir au 31 décembre 1892, il n'a pas été fait d'autres paiements.

Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott.

(*Voir* Montréal et Ottawa.)

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo.

(*Voir* n° 187.)

Par l'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas $35,200 a été accordée à cette compagnie pour la construction de 11 milles de chemin depuis Waterloo jusqu'à Elmira.

Le 17 février 1891, un contrat a été passé avec la compagnie pour la construction de la voie qui devait être terminée le 1er novembre 1891.

Pendant l'exercice, il a été payé $32,800, le chemin étant complété. La longueur de la voie est de 10¼ milles.

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

L'acte 50-51 Vic., ch. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci:

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ses engagements elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes:

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instruction de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 8 (1889), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de $500,000 accordé par l'acte 50-51 Vic., ch. 25. Cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, a été terminé, et la compagnie mise en possession du chemin le 27 juillet 1891, afin qu'elle le mette en exploitation. Les dépenses totales faites par le gouvernement s'élevaient, au 30 juin 1892, à $614,789.27.

Compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Ouest d'Ontario.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.C.P.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* nos 131, 203, 266 et 281.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant de Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889 pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1870 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Sous l'empire d'un arrêté du conseil du 29 août 1892, un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant ffxée au 1er janvier 1894.

Au 31 décembre 1892, nulle partie de la subvention de la compagnie n'avait été payée.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres." Annexe 17, p. 207.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de cette compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.

(*Voir* rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

(*Voir* n° 19.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, dans le rang 23 ou le rang 24, à l'ouest du prémier méridien, en allant à Deloraine, à environ

17 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., chap. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêt du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la montagne de la Tortue.

Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 53 Vic., ch. 84 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer Canadien du Pacifique à Calgary, allant vers le nord jusqu'à Edmonton, et vers le sud jusqu'à la frontière internationale, et se développant aussi dans une direction nord jusqu'à la rivière de la Paix.

L'acte 53 Vic., ch. 5, a autorisé le gouverneur en conseil à passer un contrat avec cette compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant 20 ans, pour la considération d'un paiement annuel de $80,000, à compter de l'achèvement de la voie ferrée entre Calgary et un point de la rivière Saskatchewan-Nord près d'Edmonton. L'acte a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'affermer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Le 21 juin 1890, un contrat pour le service de transport a été en conséquence passé avec le gouvernement, aux termes duquel les 100 premiers milles du chemin doivent être terminés le 1er novembre 1891 et le chemin tout entier le 1er novembre 1893.

L'Acte des subventions en terres, de 1890, 53 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour le chemin de Calgary allant vers le nord jusqu'à Edmonton, environ 190 milles, et aussi pour un chemin, allant vers le sud, de Calgary à la frontière internationale, environ 150 milles.

Le 26 décembre 1890, la compagnie a passé un contrat pour la construction de la ligne nord jusqu'à Edmonton et la ligne sud jusqu'à la frontière; les dates fixées pour l'achèvement étant comme suit:

Pour les 100 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1891; le reste jusqu'à Edmonton devant être terminé dans le cours des deux années suivantes.

Pour les 50 premiers milles au sud de Calgary, le 1er novembre 1892; et jusqu'à un point sur la Rivière-du-Vieux, le 1er novembre 1893; le reste, jusqu'à la frontière internationale, devant être terminé à une date à fixer par le gouverneur général en conseil.

Le 6 juillet 1891 on a permis d'ouvrir au trafic les 100 premiers milles au nord de Calgary; et le 10 août 1891 rapport officiel fut fait que tout le chemin de Calgary à Edmonton, soit 192 milles, était prêt au transport du trafic. Le 25 juillet 1891 était la date à laquelle tout le chemin devait être terminé.

Le 7 décembre 1891, rapport officiel fut fait que les premiers 50 milles au sud de Calgary étaient prêts au trafic, et le 3 novembre 1892 l'ingénieur en chef de l'Etat a fait rapport que la section à partir de Calgary dans une direction sud jusqu'à la rive nord de la Rivière-du-Vieux, soit $104\frac{10}{100}$ milles, était terminée conformément au contrat.

Il a été passé un contrat d'affermage de cette voie au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* les nos 17, 18 et 29.)

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le townsnip 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles—ce que la compagnie appelle son embranchement de Souris; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus occidental de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres. Un nouvel arrêté du 18 juin 1889 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles, de l'étendue de terre y afférente.

L'Acte des subventions, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

L'Acte des subventions de 1891, 54–55 Vic., ch. 10, accorde une subvention de 5,400 acres par mille, pour une longueur additionnelle de 60 milles jusqu'à la Roche-Percée.

La compagnie a produit des plans du tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, station située sur sa ligne-mère, à 8 milles de Brandon, jusqu'à Mélita, dans le township 3, rang 26, ouest; et depuis Mélita vers l'est jusqu'à Deloraine. A la date du 30 janvier 1891, rapport officiel a été fait que la partie entre Kemnay et Airdrie était prête à recevoir le trafic, et le 26 octobre 1891 la compagnie demanda l'inspection entre Hartney et Mélita.

Le 30 août 1892, la compagnie a demandé l'inspection d'une autre partie de chemin entre Mélita et Estevan.

Le 7 novembre 1892, on a permis d'ouvrir au public la section entre Hartney et Mélita, soit $26\frac{76}{100}$ milles.

Le 22 novembre 1892, rapport officiel fut fait que la section de Deloraine à Napinka, soit 18·01 milles, était terminée. Cette ligne fait partie de l'embranchement de Winnipeg, Gretna et Deloraine, de la compagnie; la longueur de chemin en exploitation de Winnipeg à Napinka est de 220 milles.

Par un arrêté du conseil du 10 juin 1889, mais sujet aussi à la ratification du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement sud-ouest ci-dessus mentionné ou "Souris" et allant jusqu'à Glenboro', la longueur de ce chemin ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles.

L'Acte des subventions en terre, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

Le 26 octobre 1891, la compagnie a demandé que l'on fasse l'inspection du prolongement de Glenboro' à Nesbitt, ce dernier point étant à 131 milles de Winnipeg. Ce chemin, pour une longueur de 27 milles, constitue "l'embranchement Sud-Ouest" de la compagnie, et à la fin de l'année civile toute la distance entre Nesbitt et Winnipeg

était livrée au trafic. Il est bon de se rappeler que la partie du chemin entre Winnipeg et Glenboro' était autrefois le chemin de fer du Manitoba et de Colonisation du Sud-Ouest, chemin dont la Compagnie du Pacifique devint locataire.

Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.

(*Voir* n° 7.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes-Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1889, en vertu des dispositions de l'acte ; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52 Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par un arrêté du conseil du 1er juillet 1889, l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit :

Au 1er	décembre	1889,	58	milles.
30	"	1890,	100	"
"	"	1891,	150	"
"	"	1892,	150	"
			450	milles.

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prolongé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles, et le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a accepté cette section comme terminée.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891 un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois et après, comme suit : 100 milles à partir du bout des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) pour le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles ont été ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892, un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.

(*Voir* n° 20.)

A la date du 13 novembre 1889, il fut accordé à cette compagnie par un arrêté du conseil sujet à l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer d'environ 18 milles à partir d'un endroit près de la station de Shelley, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un endroit prés du lac à la Vase, sur la rivière Winnipeg; ce chemin devant être terminé le 1er novembre 1891.

Cette subvention a été confirmée par l'Acte des subventions, 53 Vic., ch. 4 (1890).

Rien de plus ne paraît avoir été fait depuis.

Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

(*Voir* nos 4 et 6.)

Par l'acte 48–49 Vic., ch. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 131 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboïne, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte 50 Vic., ch. 78 (1890), concernant ce chemin de fer, a obligé la compagnie de terminer 17 milles de chemin dans le cours de l'année civile 1890, et 20 milles par année ensuite.

L'acte 55-56 Vic., ch. 45 (1892), a fait disparaître les empêchements que faisait naître l'acte qui précède à raison de l'inachèvement des 20 milles pendant l'année alors courante.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, sur 233 milles, la permission d'ouvrir à la circulation les 17½ entre Salcoats et Yorkton ayant été donnée, après inspection, le 18 de décembre 1891.

Compagnie de chemin de fer du Nord-Est du Manitoba.

(*Voir* n° 24.)

Cette compagnie a été subventionnée en terres par l'acte 53 Vic., ch. 4 (1890), pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud-ouest, jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ 110 milles. On a passé

un contrat avec la compagnie le 3 juin 1892. En vertu de ce contrat les 30 premiers milles doivent être terminés le 1er septembre 1892, 60 autres milles le 1er septembre 1893, et toute la ligne le 1er septembre 1894. Un arrêté du conseil du 18 mars 1892 approuve les plans du tracé des premiers 30 milles partant de Winnipeg.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* rapport de 1891.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(*Voir* n° 12.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1889.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(*Affermée a la Compagnie de houille et de chemin de fer d'Alberta.*

(*Voir* nos 2, 9 et 13.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vic., ch. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après l'inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin, savoir: depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre 1885 accepta le chemin terminé.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait à cette compagnie une subvention de 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et l'acte 53 Vic., ch. 3, a sanctionné la correction.

L'Acte des subventions en terres, 53 Vic., ch. 4 (1890), a autorisé une subvention de 3,840 acres par mille pour la distance entre Lethbridge et la passe du Nid-

de-Corbeau, environ 100 milles, en faveur de la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, et un arrêté du conseil du 25 juin 1890 a décrété qu'à l'achèvement des 50 premiers milles à partir de Lethbridge (le 1er août 1892) les terres afférentes à cette distance seront transférées; et pour le reste de la distance le transfert se fera à l'achèvement de chaque section de 20 milles, le tout devant être terminé le 1er décembre 1894.

Le 25 juin 1890, un contrat fut définitivement conclu avec le département par la compagnie pour les travaux entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, les dates pour leur achèvement étant celles désignées plus haut.

Le 15 décembre 1890 rapport officiel a été fait, après inspection, que le chemin de Lethbridge à la frontière internationale, $64\frac{62}{100}$ milles, était terminé et prêt au trafic.

L'acte 53 Vic., ch. 85 (1890), a autorisé l'affermage de ce chemin de fer à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et le 1er janvier 1890 le chemin de fer et l'actif de la compagnie ont été transférés en conformité.

Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

(*Ci-devant Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska.*)

(*Voir* n° 15.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devant être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23, la susdite subvention a été confirmée.

L'Acte des subventions en terres de 1889 (52 Vic., ch. 4), a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, une subvention de 10,000 acres de terres par mille, pour une voie ferrée partant de Calgary, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le nord jusqu'à un endroit de la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ 210 milles; et aussi une subvention de 10,000 acres pour un chemin de fer partant de Calgary et allant vers le sud jusqu'à Lethbridge, distance d'environ 120 milles.

L'acte 52 Vic., ch. 65 (1889), qui a autorisé le changement du nom de la compagnie, l'a autorisé à construire plus de chemin qu'elle ne pouvait d'abord. Cet acte a fixé l'achèvement de 100 milles vers le nord à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la direction d'Edmonton, au 1er décembre 1890; le reste du chemin jusqu'à Edmonton devant être terminé le 1er décembre 1891; et la ligne allant vers le sud jusqu'à Lethbridge ou à un certain endroit sur la frontière internationale, le 1er décembre 1892.

Il ne paraît n'avoir rien été fait relativement à ce chemin.

Compagnie du chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* rapport de 1891.)

Compagnie du chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim.

(*Voir* nos 14 et 26.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal, la route étant tracée ; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'Acte des subventions en terres 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54–55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été cancellée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

(*Voir* n° 1 et l'acte spécial 54–55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation " la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier-lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit:—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit: 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit:—

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan, près de l'extrémité occidentale du lac Bourbon, ou entre le lac Bourbon et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54–55 Vic., ch. 81, la conclusion d'un contrat avec cette compagnie fut autorisée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de $80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(*Voir* n° 8.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du

Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'au fort Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près de l'encoignure nord-ouest du lac Winnipegoosis ; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le fort Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55–56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort Qu'Appelle ont été prolongés au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand Nord-Ouest Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

LOIS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER ADOPTÉES PAR LE PARLEMENT.

55-56 Victoria (1892).

Chap.

5 Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées.

27 Acte modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer.

30 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.

31 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Lac Nipissingue.

32 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Buckingham et de la Rivière-du-Lièvre.

33 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.
34 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Méridional.
35 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
36 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Canso et Louisbourg.
37 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Chignectou et de Transport Maritime, à responsabilité limitée.
38 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.
39 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.
40 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.
41 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et du canal du lac Manitoba.
42 Acte pour faire revivre et modiefir l'acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Lyndsay, Bobcaygeon et Pontypool.
43 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley.
44 Acte modifiant un acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Grande Jonction d'Assiniboïa.
45 Acte concernant la Compagnie canadienne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.
46 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-Est.
47 Acte concernant la Compagnie canadienne du chemin de fer Midland.
48 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac Maskinongé.
49 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.
50 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Nicola.
51 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie James.
52 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.
53 Acte concernant la Compagnie des tramways de la cité d'Ottawa.
54 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée d'Ottawa.
55 Acte pour faire revivre et modifier les actes concernant la Compagnie du chemin de fer et du pont d'Ottawa, Waddington et New-York.
56 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Jonction du Pacifique.
57 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de bateaux à vapeur Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.
58 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central.
59 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine et la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
60 Acte confirmant une convention entre la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
61 Acte concernant certains travaux de chemin de fer dans la cité de Toronto.
62 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Atlantique.
63 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne de Bois et Qu'Appelle.

64 Acte pour faire revivre et modifier l'acte constituant en corporation la Compagnie du pont de Brockville et New-York.

65 Acte constituant en corporation la Compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer étant président du comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé, auquel l'Acte des chemins de fer de 1888 impose certaines obligations, je crois à propos de donner un aperçu des questions qui se sont présentées à ce comité dans le cours de l'année, ainsi que des décisions prises à leur égard.

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1892 :—

Changements dans les positions des voies de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à l'entrée orientale de leurs lignes dans la cité de Toronto ; travaux des rues Mills, Parliament et Berkeley, et déviation de la rue Berkeley. Autorisés.

Elargissement du passage souterrain de la rue Queen dans la cité de Toronto, ouverture de la rue Dufferin jusqu'à ce passage, et la construction d'un passage souterrain au-dessous du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer Grand-Tronc, sur la ligne de la rue Dufferin, et partage du prix de revient entre la cité et les compagnies de chemins de fer. Décision : le comité n'a pas de juridiction aux termes de la requête.

Requête de la Compagnie des Messageries et de Transport d'Ontario, demandant certaines facilités de transport sur le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Rejetée.

Partage entre la cité de Toronto et le comté et le township d'York du coût de certaines mesures de protection ordonnées par le comité aux traverses des rues Dufferin et Bathurst, dans la dite cité, par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Changement d'angle, tel qu'autorisé, du croisement du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, par le tramway électrique de Port-Arthur et Neebing, dans la ville de Port-Arthur. Changement approuvé.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer de Bouctouche et Moncton et de l'Intercolonial. Approuvé. Permission aux trains de passer sans arrêt.

Réduction du nombre de voies de la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique traversant les rues Elgin, Metcalfe et O'Connor, dans la cité d'Ottawa, à une voie. Cause remise pour permettre à la cité de présenter un autre projet, et indiquer la somme de compensation qu'elle est disposée à accorder à la compagnie pour l'enlèvement de ses voies.

Prolongement de l'avenue Boyce, dans la cité de Toronto, en traversant le chemin de fer Grand-Tronc (*Northern*). Accordé.

Ponceau au-dessous du chemin de fer Vermont-Central et fossé à travers les terres de la municipalité. A savoir laquelle, la compagnie du chemin de fer ou la municipalité doit payer le coût de l'agrandissement. Quant au ponceau, la

question doit être réglée par le ministère des chemins de fer et canaux. Quant au fossé, attendre de nouvelles représentations de la part de la municipalité.

Croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le tramway électrique d'Ottawa, au pont de la rue Saint-Patrice, dans la cité d'Ottawa: moyens de protection. Ordonné d'attirer l'attention des compagnies sur cette affaire.

Passage au-dessus du chemin de fer du Grand-Tronc par la rue Notre-Dame, à Saint-Henri, dans la cité de Montréal. Pour faire approuver le plan d'un nouveau pont qu'on se propose de construire. Pas sanctionné.

Substitution d'un pont tournant à double ouverture à un pont à simple ouverture sur le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, traversant le Richelieu. Approuvé.

Pose d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canada-Atlantique par le chemin de fer Jonction de Beauharnois. Ordonné de laisser passer les trains sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Pose d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer de Ceinture de Toronto, à Lambton, près de Toronto. Les trains, etc., du chemin de fer Canadien du Pacifique sont autorisés à passer sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Passage à niveau du tramway de Davenport sur le chemin de fer Grand-Tronc au chemin de Davenport, dans le township d'York, et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Grand-Tronc, à l'avenue Saint-Clair, dans la ville de Toronto-Junction. Les lieux de croisement et le moyen de protection qui ont été recommandés par l'ingénieur en chef sont approuvés.

Pose d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer de Ceinture de Toronto, à Lambton, près de Toronto. Les locomotives et les trains du chemin de fer de Ceinture de Toronto, venant du sud, sont autorisés à passer sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Passage à niveau du tramway d'Yarmouth sur le chemin de fer des Comtés de l'ouest, à la rue Main, dans la ville d'Yarmouth, N.-E. Lieu de croisement et certain mode de protection approuvés.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron jusqu'au quai de l'Etat, dans le port de Rondeau. Nouveaux plans approuvés, et nouvel ordre autorisant la construction de l'embranchement émis; l'ordre antérieur ayant été révoqué.

Passage par le tramway, par la rue Queen, au-dessus de la rivière Don, du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer de Ceinture de Toronto, dans la cité de Toronto, et partage du coût. Cause remise.

Moyen de protection au passage à niveau de la rue Adelaïde, dans la cité de London, par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Croisements de rues, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le village de Mégantic. Cause pendante.

Passage à niveau par la Compagnie de tramway de Westminster et Vancouver sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à la rue Columbia, dans la cité de New-Westminster. Cause renvoyée.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer du Canada-Sud et de l'embranchement du London et Port-Stanley. Partage du prix de revient. Ordre antérieur modifié.

Moyen de protection au croisement du chenal de Burlington, près d'Hamilton, par le chemin de fer Grand-Tronc. Cause pendante.

Croisement de la rue Wonham par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville d'Ingersoll. Passage à niveau ordonné.

Passage à niveau par le chemin de fer Grand-Tronc sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, près de Glencoe. Lieu du croisement et mode de protection approuvés.

Demande de prolongement de délais pour l'achèvement du passage souterrain de la rue Keele au-dessous du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur le lot 15, dans la 2e concession, township de Nepean. Passage au-dessus approuvé.

Embranchement pour raccorder le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest au chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à Iberville, P.Q. Sanctionné.

Passage du tramway sur le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique à l'avenue Sainte-Claire, près de Toronto. Requête de la Compagnie des Tramways demandant une modification de l'ordre qui a été donné.

Moyen de protection au croisement du tramway électrique de Port-Arthur et Neebing et du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental. Requête demandant une modification de l'ordre décrétant que la Compagnie des Tramways paie le prix de revient. Jugement réservé.

Droit de passer sur la voie du chemin de fer Canada-Oriental, à Gibson, demandé par la Compagnie du chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, et raccordement des deux chemins. Droit de parcours accordé et lieu de raccordement et moyen de protection approuvés.

Passage au-dessus du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dans la cité d'Ottawa. Approuvé.

Tracé du chemin de fer des Mille-Iles le long de certaines rues dans la ville de Gananoque. Approuvé.

Requête demandant l'approbation de l'emplacement et du plan du pont du chemin de fer des Mille-Iles sur l'embouchure de la rivière Gananoque. Approuvée.

Moyen de protection aux croisements à niveau de certaines divisions du chemin de fer du Grand-Tronc qui s'intersectent les unes les autres et où les trains passaient, dit-on, sans arrêter, aucune aiguille interposée ne s'y trouvant. On s'est mis en communication avec la compagnie et ordre a été donné de faire arrêter les trains à ces endroits, tel que le requiert le statut.

Aiguille interposée au croisement du pont tournant de Montrose, sur le creek Chippawa, canal Welland, par le chemin de fer Canada-Sud. Approuvée. Il est permis aux trains et aux locomotives de passer sans arrêt.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique d'Orangeville aux carrières de pierre de Nottawasaga, dans le township de Mono, Ont. Sanctionné.

Déviations des grands chemins par le chemin de fer Montréal et Occidental dans la paroisse de Saint-Faustin, comté de Terrebonne, P.Q. Approuvées.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique (Ontario et Québec) à partir de la station d'Ayr jusqu'aux scieries de Goldie. Sanctionné.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud demandant de pouvoir se dispenser de bourrer l'espace entre le contre-rail et le rail de croisement pendant certaines périodes de l'année. Cause pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental sur le chemin de fer Kingston et Pembroke, près de Harrowsmith. Cause remise sur demande à cet effet.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'État, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs;
2. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
3. Ceux de la rivière des Outaouais;
4. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
5. Ceux de la Trent;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la construction et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada; elle comprend une période de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1892.

Canal Lachine	$ 9,240,701 30
Canal Beauharnois	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction)	54,235 76
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)	2,568,357 84
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement)	4,297,038 22
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent.	890,534 97
Canal Murray	1,216,631 47
Canal Welland	23,754,034 67
Canal du Sault Ste-Marie (en construction)	885,543 20
Canal Ste-Anne	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville	4,025,346 00
Canal de la Culbute	379,494 46
Canal Rideau, (y compris la division de Perth)	4,560,285 60
Canal de la Trent	1,082,521 40
Ecluse Saint-Ours	121,537 65
Canal Chambly	637,206 76
Canal Saint-Pierre	645,183 35
Total	$57,140,558 54

En sus de ce qui précède les sommes qui suivent, imputales au revenu, ont été dépensées:—

A renouveler	1,740,012 29
A réparer	4,346,042 58
Pour le personnel et l'entretien	5,317,072 55
Soit un total de	$68,548,685 96

NOTE.—On trouvera les détails de ce qui précède à l'annexe n° 2, p. 2.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La perception du revenu provenant des canaux ci-devant du ressort du département du revenu de l'intérieur, ressortit aujourd'hui au département des chemins de fer et canaux en vertu de l'arrêté du conseil du 4 juin 1889, passé sous l'autorité de l'acte 52 Vic., ch. 19. On trouvera les détails relatifs à ce service à l'annexe. "Revenu et statistiques des canaux."

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

Les dépenses totales faites pour les divers canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 se répartissent comme suit:

Construction	$1,637,819 40
Réparations	239,800 68
Personnel et entretien	349,478 51

Le total des recettes brutes de l'exercice s'est élevé à la somme de $379,423.67, y compris les péages, soit $326,469.83, dont il a été remboursé $54,948.43, soit un total de recettes nettes de $324,475.24 (*Voir* l'annexe 1, p. 1.)

A l'annexe 1, pages 2 à 13, se trouvent les états qui indiquent les dépenses annuelles et le coût total de chaque canal, depuis la confédération.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers des chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	193,808 45	.....	594 70	177 69	7,162 40	201,743 24
Saint-Laurent	65,604 51	4,643 33	161 10	14,644 91	23,837 80	108,891 65
Chambly	19,249 94	.....	13 00	75 30	220 00	19,558 24
Ottawa	38,546 95	.....	10 00	8 00	25 00	38,589 95
Rideau	5,617 10	131 18	20 00	314 70	749 45	6,832 43
Vallée de la Trent	688 84	.....	.....	72 00	90 00	850 84
Saint-Pierre	2,317 03	.....	.....	3 28	.....	2,320 31
Murray	637 01	.....	.....	.....	.....	637 01
Total	326,469 83	4,774 51	798 80	15,295 88	32,084 65	379,423 67
Moins—Remise des péages						54,948 43
Recettes nettes						324,475 24

Il semblerait bon de signaler ici brièvement certains faits concernant les droits de péages imposés sur le passage du blé et autres produits alimentaires, par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent.

En 1882, les péages sur le canal Erié ont été abolis.

En 1884, sur de pressantes instances d'expéditeurs et d'autres intéressés dans le commerce de grain, des arrêts du conseil ont été passés dans le but de faire face à cette abolition des péages sur le canal Erié. Ils réduisaient de moitié, pour la période alors courante, les péages, pour le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, imposés sur le blé et certains autres produits alimentaires, expédiés à Montréal et à d'autres ports canadiens à l'est de Montréal.

L'année suivante, en 1885, les droits de péages sur ces produits furent de nouveau réduit à 2 cents la tonne, et, subséquemment, d'année en année, à venir jusqu'en 1891, des arrêts spéciaux ont accordé cette concession.

En 1892 la réduction fut accordée à la condition qu'elle ne s'appliquerait qu'aux produits réellement exportés.

Au mois d'août 1892, les Etats-Unis adoptèrent un système de péages sur le canal du Sault Sainte-Marie, par lequel ils prélevaient 20 cents par tonne sur tout le fret transporté "à un port quelconque en Canada." On remarquera que le canal du Sault Sainte-Marie a été transféré du contrôle de l'Etat du Michigan à celui du gouvernement fédéral, à la condition distincte que le canal serait à jamais libre de tout péage, et que le transport a eu lieu subséquemment au traité de Washington et à l'engagement de l'Etat, conformément au dit traité, stipulant que les sujets britanniniques auraient l'usage du canal sur un pied d'égalité avec les habitants des Etats-Unis.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p 148, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; la chute totale, directement rachetée par des écluses, est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit:—Longueur 515 pieds, largeur 80, ouvertures des portes 60 pieds, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

---

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 23 septembre 1891, et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1891, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long entre les portes, 100 pieds de large sur toute la longueur, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal, est estimé à $4,738,865. Au mois d'août 1886, le Congrès a voté un crédit de $250,000. La dépense totale, jusqu'au 30 juin 1891, a été de $587,676.74. Au 1er juillet 1891, il restait des crédits une somme de $2,187,335.44 non dépensée. Pendant l'exercice devant finir le 30 juin 1893, une nouvelle somme de $2,000,000 pourrait être dépensée avec profit, dit-on, vu l'importance qu'il y a de terminer le canal le plus tôt possible, car il n'y a présentement qu'une seule écluse pour l'énorme trafic.

Le même rapport et ses annexes constatent que pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, le canal a été fermé le 3 décembre 1890 et rouvert le 27 avril 1891, soit ouvert durant 221 jours; qu'il y est passé 9,541 navires portant 8,338,981 tonneaux de fret et 26,226 passagers, le nombre des éclusages étant de 4,614. Les frais net de l'exploitation et de l'entretien du canal pendant l'exercice 1890-91, ont été de $45,417.66, y compris $13,046.29 pour réparations.

Un rapport spécial traite des opérations du canal pendant la saison de navigation de 1890. On y voit que dans le cours de cette saison le canal a été ouvert durant 228 jours, que 10,557 navires portant 9,041,213 tonneaux de fret et 24,856 passagers ont passé par 4,970 éclusages, et que la valeur totale du fret était de $102,214,948.70.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le gouvernement a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description générale au présent rapport. (*Voir* annexe n° 2, p. 142.)

Ci-suit un court résumé des principaux travaux, en cours d'exécution, se rattachant au plan d'agrandissement des canaux sur toute la ligne de navigation entre les eaux où la marée se fait sentir et le lac Supérieur.

Le plan d'agrandissement comprend des écluses aux dimensions suivantes :—270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large, et une profondeur navigable de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur. Le fond se compose principalement de roche.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, il y a dans le fleuve, une montée d'environ 83 pieds qui est racheté par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges) est en voie de construction sur la rive nord.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obstacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement près de l'extrémité ouest, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux du canal Cornwall sont tous à l'entreprise. Les deux écluses d'aval, etc., ont été terminées en 1882. Les quatre écluses, les déversoirs, etc., sont maintenant à peu près finis. Le creusage du canal proprement dit est à se faire.

Le nombre total des bâtiments enregistrés qui se sont servi du canal pendant la saison a été de 598, dont 369 à vapeur et 229 à voiles. Le plus gros chargement porté par un steamer a été de 2,946 tonneaux, et le plus gros par une barge 3,021 tonneaux. 90 steamers ont porté 2,000 tonneaux et plus, et 21 voiliers 2,000 tonneaux et plus.

La somme totale payée pour fret a été de $9,472,214.90 ; le nombre total de tonneaux par mille (le nombre de milles parcourus multiplié par le tonnage du fret) a été de 7,207,299,415 ; le coût par mille par tonneau, 1·3. La distance moyenne franchie par le fret a été 797·2 milles. Les principaux articles de fret ont été :—Blé, 16,217,370 boisseaux ; maïs, 1,870,406 boisseaux ; farine, 3,239,104 barils ; houille, 2,176,925 tonneaux ; minerai de fer, 4,774,768 tonneaux (tonneaux de 2,000 lbs). Le rapport dit que le prix moyen du transport par tonneau par mille, y compris les frais aux ports d'arrivée a été, en 1890, de 1·3 millin, contre 1·5 millin en 1888 et 1889, et 2·3 millins en 1887.

Comparaison faite avec la saison de 1889, il y a eu une augmentation dans toutes les catégories de fret, excepté le blé, le grain autre que le blé, fer en gueuse, minerai d'argent et lingots, qui ont accusé une légère diminution.

L'évaluation totale des navires qui se sont servi du canal en 1890 est portée à $29,635,500, contre $19,773,950 en 1887.

Il n'y a pas de péage sur ce canal.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur navigable. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapide de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar-Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27) et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à $2,659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1891, il avait été dépensé $828,823.08.

Canal de la Pointe Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe Farran, mais les études hydrographiques nécessaires sont terminées.

Canal du Rapide Plat.—Au Rapide Plat l'écluse de prise d'eau est terminée et en usage; les travaux qu'il reste à faire pour compléter l'approfondissement sont à se faire.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Le canal des Galops à 7⅝ milles de long; il se compose de deux canaux, autrefois séparés—l'Iroquois qui a 3 milles de long et les Galops qui en a 2¼; depuis ils ont été réunis en un seul, parce qu'on a constaté qu'il n'y avait pas dans le canal d'Iroquois une profondeur d'eau suffisante sans le volume d'eau fourni par l'autre.

Les rapides qu'on rachète ainsi sont les rapides des Iroquois, de Cardinal et des Galops. Dans ce nombre, ceux des Iroquois et de Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse permettra de passer dans la rivière. A l'exception des relevés préliminaires il n'a encore rien été fait dans le sens de l'approfondir.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le "Rocher Plat," et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Sault Sainte-Marie.—Les travaux sur ce canal se continuent.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. à 2 écluses	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.. à 3 écluses	9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf..		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils vont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Jacques et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le Saint-Laurent et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le chenal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé pour un espace d'environ 11 milles. Sur les 4 milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits. On a fait du dragage expérimental dans le but de déterminer la nature des matériaux à enlever et la meilleure manière de les enlever.

Le canal a été fermé le 20 novembre 1891 et ouvert le 1er mai 1892.

Deux accidents sont arrivés dans le cours de l'année. Le 20 octobre 1891, la barge *Maggie* est venue heurter le pont de Brewster, l'a déplacé et a causé des dégâts. Le 30 du même mois, les portes inférieures de l'ancienne écluse ont été emportées.

La navigation n'a subi aucun retard par l'un ou l'autre accident.

L'eau a été maintenue à une hauteur satisfaisante pendant toute l'année.

Le rapport de l'ingénier surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 5 p. 101.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 87,852 35
Renouvellements, imputable au revenu	27,480 80
Réparations	67,499 62
Personnel et entretien	52,729 37
Total	$235,561 14

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1891 et rouvert le 30 avril 1892.

Pas d'accidents ni d'interruption de navigation durant l'année.

On trouvera les détails des réparations à l'annexe 5, p. 101.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	$
Renouvellements, imputable au revenu	1,696 23
Réparations	14,999 80
Personnel et entretien	20,050 01
Total	$ 36,746 04

CANAL CORNWALL.

Lougueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (trois)	200 pieds x 55 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval et de l'écluse de prise d'eau	270 x 45.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
" aux deux écluses d'aval	14 "
Largeur du canal au plafond (excepté à trois ponceaux)*	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage..

Le canal Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 5 décembre 1891 et rouvert le 1er mai 1892.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées. Il n'est pas arrivé, pendant l'exercice, d'accidents qui aient interrompu la navigation, mais le 3 août 1892, la barge *Toronto*, en remorque, a emporté les portes de l'écluse n° 19, causant un retard de 28 heures.

On a maintenu la navigation d'une manière satisfaisante malgré le bas niveau des eaux au commencement de l'été. (*Voir* annexe 6, p. 115.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long. L'écluse de prise d'eau est aussi terminée et usage.

Les trois écluses qu'il reste à faire sont pratiquement terminées. Le creusage et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Les travaux sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (*Voir* annexe 6, page 116.)

* NOTE.—Bien que la largeur du plafond soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer que cette largeur est celle du plafond du vieux canal, où ne devaient passer que des navires de 9 pieds de tirant.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernièr exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	$398,555 25
Renouvellements, imputable au revenu	2,345 26
Réparations	9,864 36
Personnel et entretien	15,596 66
Total	$426,361 53

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 12 décembre 1891 et rouverts le 20 avril 1892.

Il n'est pas arrivé d'accident sérieux, et on rapporte que la navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante.

Dans le cours de janvier et de février derniers des voies d'eaux se sont faites dans la berge à l'endroit connu sous le nom de "la Jonction." Le tout a été réparé et la berge renforcie.

On trouvera à la page 126 des tableaux où l'on a indiqué la profondeur extrême de l'eau sur les seuils des écluses de ces canaux depuis 1849. (*Voir* annexe 6.)

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$376,545 32
Renouvellements, imputables au revenu	797 83
Réparations	8,551 32
Personnel et entretien	9,458 33
Total	$395,352 80

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	¾	de mille.
Nombre d'écluses	1	"
Dimensions de l'écluse	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4	pieds
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9	"
Largeur du canal au plafond	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	90	"

Dans la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas commencé l'agrandissement de ce canal, mais on a fait des relevés hydrographiques et préparé des plans.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le rapide Plat. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888, et les derniers travaux qui s'y rattachent sont aussi finis. On a adjugé dans le cours du mois de janvier 1891 l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. (*Voir* annexe 6 p. 119.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluse	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en novembre 1888. L'écluse de garde et l'écluse d'ascension sont terminées et prêtes à recevoir leurs portes, et les autres travaux sont en bonne voie.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de remonter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops. Feu l'ingénieur en chef, qui conçut le projet de cette écluse, le fit dans le but d'offrir une route qui diminuât beaucoup le trafic du canal.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les levées hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

En 1880, on a commencé à creuser un nouveau chenal dans les rapides des Galops, dans le fleuve vis-à-vis le canal, et en 1888 on a fait rapport qu'il était terminé. Le chenal, ainsi amélioré, a environ 3,300 pieds de long sur 200 pieds de large. L'intention du département était d'offrir un passage sûr lorsque l'eau est à un bas niveau dans le fleuve (9 pieds sur les seuils d'écluse à l'entrée d'amont de l'ancien canal des Galops) pour les navires tirant 14 pieds d'eau. On a jugé nécessaire d'allouer une marge nette de 3 pieds sous la quille d'un navire de ce tirant, la profondeur devant être, par conséquent, de 17 pieds d'eau. L'ingénieur chargé de ces travaux a fait rapport que la profondeur de ce chenal est suffisante pour le passage des navires tirant 14 pieds d'eau à ce bas niveau (9 pieds sur les seuils de l'écluse d'entrée d'amont).

Après nouvel examen on a constaté qu'à certains endroits il y a un peu moins de 17 pieds, et dans le cours du dernier exercice un examen et un relevé hydrographiques ont été faits avec soin sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du port de Montréal, à titre d'expert indépendant, ce qui, espère-t-on, permettra d'obtenir des informations très exactes sur la largeur et la profondeur actuelles du chenal. M. Kennedy n'a pas encore fait son rapport.

De gros propulseurs et d'autres vaisseaux tirant plus de 9 pieds d'eau naviguent dans ce nouveau chenal.

Pour compléter parfaitement le projet, il faudra faire quelques travaux de moindre importance pour détourner certains courants contraires dont il faudra reconnaître l'action au moyen d'expériences après le creusement du chenal.

Dans le cours du dernier exercice la ligne du chenal a été indiquée au moyen de bouées.

Dans le cours de l'été dernier on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle " le chenal du nord," à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrirait un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (*Voir* annexe 6, page 121.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$	miles.
Largeur au plafond	80	pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11	"

Pas d'écluses.

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de 4¼ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de 9½ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'au Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au plafond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12½ pieds.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds, aux eaux basses.

Le canal a été fermé à la navigation le 16 décembre 1891 et livré de nouveau à la circulation le 6 avril 1892.

La navigation de ce canal a été maintenue d'une manière satisfaisante et sans accident, malgré le bas niveau persistant du lac Ontario.

Un grand nombre de vaisseaux profitent de ce canal. (*Voir* annexe 6, p. 123.)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$5,964 22
Renouvellements, imputables au revenu	Rien
Réparations	3,505 15
Personnel et entretion	5,803 48
Total	$15,272 85

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

—		Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal		27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)			2
Nombre d'écluses	d'ascension	26	d'ascension 25
	de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions		1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 de partage 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses		326¾ pds.	326¾ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils		10¼ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..	2,622 pieds.
" Du canal à Welland à la rivière, *viâ* l'écluse à l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.....	1,020 "
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson.....	2
Dimensions des écluses.....	150 x 26½ pieds
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 " 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses...	2
Dimensions des écluses.....	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¾ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 17 décembre 1891 et rouvert le 19 avril 1892.

Dans le cours de l'année le trafic n'a subi aucune interruption importante.

On trouvera à la page 136 des tableaux où sont indiqués, pour chaque mois du dernier exercice, le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie ainsi qu'à Port-Colborne. Le niveau de l'eau a été plus bas l'an dernier que l'année précédente.

Les mois intermédiaires entre août 1891 et mai 1892 font voir que le bas niveau des eaux de l'année précédente s'est continué.

On trouvera dans l'annexe des détails sur les réparations faites. (*Voir* annexe 9, p. 134.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	$29,541 21
Renouvellements, imputables au revenu.....	9,008 80
Réparations.....	73,771 87
Personnel et entretien.....	104,673 73
Total.....	$216,995 61

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Sault Sainte-Marie jusqu'à une courte distance du canal du Sault Sainte-Marie. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 390 milles.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunira les lacs Huron et Supérieur.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,500 pieds. Il faudra faire des travaux considérables pour creuser un chenal d'approche aux extrémités d'amont et d'aval. La longueur totale de ce canal et de ses approches sera d'environ 18,100.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été accordés comme suit: Pour l'entrée d'aval, la jetée et le phare, le 30 janvier 1889 ; pour l'entrée d'amont, la jetée et le phare, le 26 mars 1889; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de 16½ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée.

Les plans furent subséquemment modifiés en vue des fortes représentations qui ont été faites pour demander de plus grandes dimensions, et l'on porta la longueur de la chambre de l'écluse à 650 pieds et la largeur à 100 pieds, la largeur des portes restant à 60 pieds, et la profondeur d'eau sur les seuils à l'extrême niveau bas fut portée à 19 pieds. Ce niveau, bien que calculé sur une base différente (bas niveau extrême au lieu de niveau " moyen " de l'eau), équivaudra à la profondeur de 21 pieds de la nouvelle écluse américaine en voie de construction.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns dernière les autres, un du type des lacs de 320 pieds de long et deux du type du canal Welland de 255 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, à travers les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

Le 8 novembre 1892, une convention a été faite par laquelle les travaux doivent être poussés de manière à mettre le canal prêt pour le 1er juillet 1894.

Le canal proprement dit aura une largeur de 152 pieds au niveau d'eau basse et au plafond une largeur de 145 pieds. La profondeur suffira à la navigation, au niveau moyen de l'eau, des navires tirant 20 pieds d'eau.

On trouvera dans les annexes les détails de ces travaux. (*Voir* annexe 12, p. 142.)*

Les dépenses faites au compte de ces travaux, dans le cours du dernier exercice se sont élevées à $341,474.31, soit un total de dépenses, au 30 juin 1892, de $886,492.55. Depuis cette date et à venir au 31 décembre 1892, on a dépensé une autre somme de $296,274.88, soit un total de dépenses de $1,182,767.43.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne;
Le canal Carillon;
do Grenville;
do Rideau.
} Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal Grenville	¾	63⅜
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

* Pour renseignements relatifs au nouveau canal américain, *voir* page 74 du présent rapport.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 26 novembre 1891, cette écluse était rouverte le 25 avril 1892.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

Les travaux de consolidation de l'ancienne jetée du chemin de fer Grand-Tronc à cet endroit ont été terminés.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 7, page 127.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$
Renouvellements, imputables au revenu	25,471 61
Réparations	1,666 21
Personnel et entretien	2,571 28
Total	$ 29,709 10

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermée le 28 novembre 1891, ce canal était rouvert le 30 avril 1892. (*Voir* annexe 7, p. 128.)

Par la construction du barrage Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

Dans le cours du dernier exercice des mesures ont été prises pour réparer et renforcir cette construction importante, travaux pour lesquels le parlement a voté un crédit de $15,000 à la dernière session.

A partir de la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville il y a un espace navigable de 5½ milles.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	43¾ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Sault, est à environ 56 de la cité d'Ottawa.

Le canal a été fermé le 28 novembre 1891, et rouvert le 30 avril 1892. (*Voir* annexe 7, page 128.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, de Carillon et de Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$34,585 64
Renouvellements, imputables au revenu	15,036 48
Réparations	8,620 15
Personnel et entretien	17,458 69
Total	$75,700 96

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 "
Profondeur de l'eau sur les seuils	5 "
Longueur collective des digues	625 "

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides:

La Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à l'Islet, rachètent les rapides de la Culbute et de l'Islet, sur le chenal nord de l'Ottawa.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Il y a une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Vu que les écluses de ce canal, qui ont été construites en bois, sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889 décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel, à l'exception de certaines saisons, est suffisant pour la navigation. Les digues n'ont pas encore été enlevées. (*Voir* annexe 7, p 128.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable sur le capital	Rien.
Renouvellements, imputables sur le revenu	$1,546 25
Réparations	Rien.
Personnel et entretien	736 00
Total	$2,282 25

On trouvera à l'annexe 7, page 129, les tableaux qui indiquent la profondeur de l'eau aux diverses écluses, sur la rivière Ottawa.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux.....446¼	282¼ d'ascension et 164 de chute. durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.
Largeur du canal au fond	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans la terre.

Canal Perth.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2 "
Dimensions des écluses	134 pieds x 32 pieds.
Chute totale	26 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 " 6 pouces.
Longueur du barrage	200 "
Largeur du canal au plafond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 " dans le roc. 64 " dans l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiqués les sources d'alimentation:

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 28 et aux Moulins de Kingston le 30 novembre 1891. Elle a recommencé à Ottawa le 2 mai et aux Moulins de Kingston le 1er mai 1892.

L'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (*Voir* annexe 10, p. 137.)

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice, se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital	$29,771 65
Renouvellements, imputables au revenu	31,363 23
Réparations	21,507 16
Personnel et entretien	35,500 82
Total	$118,142 86

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'église Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	⅛ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.	
Chute totale de l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300 "	
" " ouest	690 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1891 et rouverte le 2 mai 1892.

Il n'y a eu aucun accident ni retard pendant l'année. (*Voir* annexe 5, p. 104.)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$
Renouvellements, imputables au revenu	3,585 34
Réparations	1,944 33
Personnel et entretien	2,168 44
	$ 7,698 11

CANAL CHAMBLY

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses :—		
Écluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds	De 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées.	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au plafond	36 "	
do à la surface	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal a été construit daus le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert le 2 mai 1892.

Un retard d'une demi-journée est survenu le 2 mai, amené par la nécessité de fermer deux légères voies d'eau. A part cela il n'y a pas eu d'accident et la navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice (*Voir* annexe 5, p. 102.)

Ces travaux se composent de la reconstruction de certaines écluses et de l'installation d'appareils d'éclairage à l'électricité en sus de ceux qui existaient déjà.

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	38,353 99
Réparations	12,976 48
Personnel et entretien	19,665 22
Total	$ 70,995 69

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; partant du lac Balsam; elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et propres ou flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley...		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....		27½

Voici la liste des ouvrages,—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapide de Chisholm.

	Distance en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume, sous le contrôle du département des travaux publics.....	28½

Campbellford.

Estacades conductrices, sous le contrôle du département des travaux publics.....	34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont deux barrages et deux glissoirs, sous le contrôle du département des travaux publics.....	37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt, sous le contrôle du département des travaux publics	38

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir, sous le contrôle du département des travaux publics.....	42¾

Hastings, Rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.....	56½

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal	92⅞

Peterboro'.

Trois piliers et une estacade.....	94

Lakefield.

Un barrage et un quai.....	103½

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Lac Katchawannoe.

Une estacade de 4 milles de longueur, qui sépare le chenal de la navigation de celui du flottage (sous le contrôle du département des travaux publics).

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage..... 108½

Burleigh.

Glissoirs, 3 barrages, 2 écluses (neuves)..... 118

Rapides de Lovesick.

Une écluse et 4 barrages..... 119½

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn (Ball) et Chemong. Une écluse et un glissoir..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves)..... 154¾

Rosedale.

Une écluse, entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam..... 162¾

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Une écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pouces d'eau sur les seuils 161¼

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog 190

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête des réseaux, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886–87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux se composent de trois écluses d'ascension et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, le nouveau barrage de 553 pieds de longueur remplace les deux vieux barrages. Par ces travaux le niveau de l'eau est réglé jusqu'au chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885. Le chenal en amont des chutes a été débarrassé des roches qui l'encombraient.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur	134 pieds
Largeur	33 "
Hauteur d'eau sur les seuils	5 "

Par suite de l'abandon des barrages construits par les marchands de bois dont les opérations ont cessé dans la région du nord, l'eau que devrait contenir les réservoirs en amont, s'échappe, et l'été dernier, qui a été très sec, l'eau est tombée beaucoup ou-dessous du niveau moyen.

Le trafic accuse une augmentation persistante. La navigation s'est fermée le 20 novembre 1891 et rouverte le 21 avril 1892.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites. (Annexe 11, p. 40.)

Les dépenses faites sur ce revenu de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$4,457 28
Renouvellements, imputables au revenu	6,506 97
Réparations	4,721 85
Personnel et entretien	3,695 85
Total	$19,381 95

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau	55 pieds.
Une écluse de marée	(4 paires de portes.)
Dimensions	58 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 20 janvier et rouverte le 1er avril 1892.

La description de certaines réparations et améliorations se trouvera dans les annexes. (Annexe 13, p. 147.)

Les dépenses faites sur le revenu des canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$ 14,387 00
Renouvellements, imputables au revenu	30,936 82
Réparations	1,461 24
Personnel et entretien	3,007 70
Total	$ 49,792 76

CANAL DE SOULANGES.

La question des moyens à adopter pour obtenir entre les lacs Saint-Louis et Saint-François de plus grandes facilités de communication par canaux, et, partant, pour exécuter le projet d'agrandissement de canal, est une question qui est à l'étude depuis 1872, vu qu'il fallait choisir entre l'agrandissement du canal de Beauharnois qui existe aujourd'hui sur la rive sud du Saint-Laurent et qui rachete les rapides, la construction d'un nouveau canal du côté sud, et la construction d'un canal du côté nord du fleuve. Un rapport fait à la Chambre des Communes en 1891 contient les divers rapports d'ingénieurs et autres qui ont trait aux différents projets suggérés.

Finalement, il fut décidé par un arrêt du conseil du 7 février 1871 de construire le nouveau canal du côté nord du fleuve, et d'adopter une ligne s'étendant, en amont, de la pointe des Cascades jusqu'à la pointe de Macdonald, près de Coteau Landing. Ce projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension, surmontant une chute d'eau de 82½ pieds. Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf. Les dimensions des écluses seront celles du système agrandi, savoir: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau sur le seuil, 14

pieds. Le coût estimatif des travaux est de $4,750,000. On adoptera les systèmes les plus récents et les plus améliorés de construction et d'exploitation afin d'assurer la rapidité des parcours et le moins de frais possibles d'entretien.

Les travaux ont été divisés en 13 sections, dont huit ont été données à l'entreprise ; ce qui embrasse l'exécution des travaux les plus importants à faire, à l'exception d'une écluse, et ce qui représente environ 75 pour 100 du coût estimatif total du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. (*Voir* annexe 8, page 131.)

Les dépenses faites au compte de ces travaux, pendant le dernier exercice, ont été de $54,235.76. Depuis il a été payé, à venir au 31 décembre 1892, une autre somme de $64,425.67, soit un total de paiements de $118,661.43.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN HAGGART,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1892.

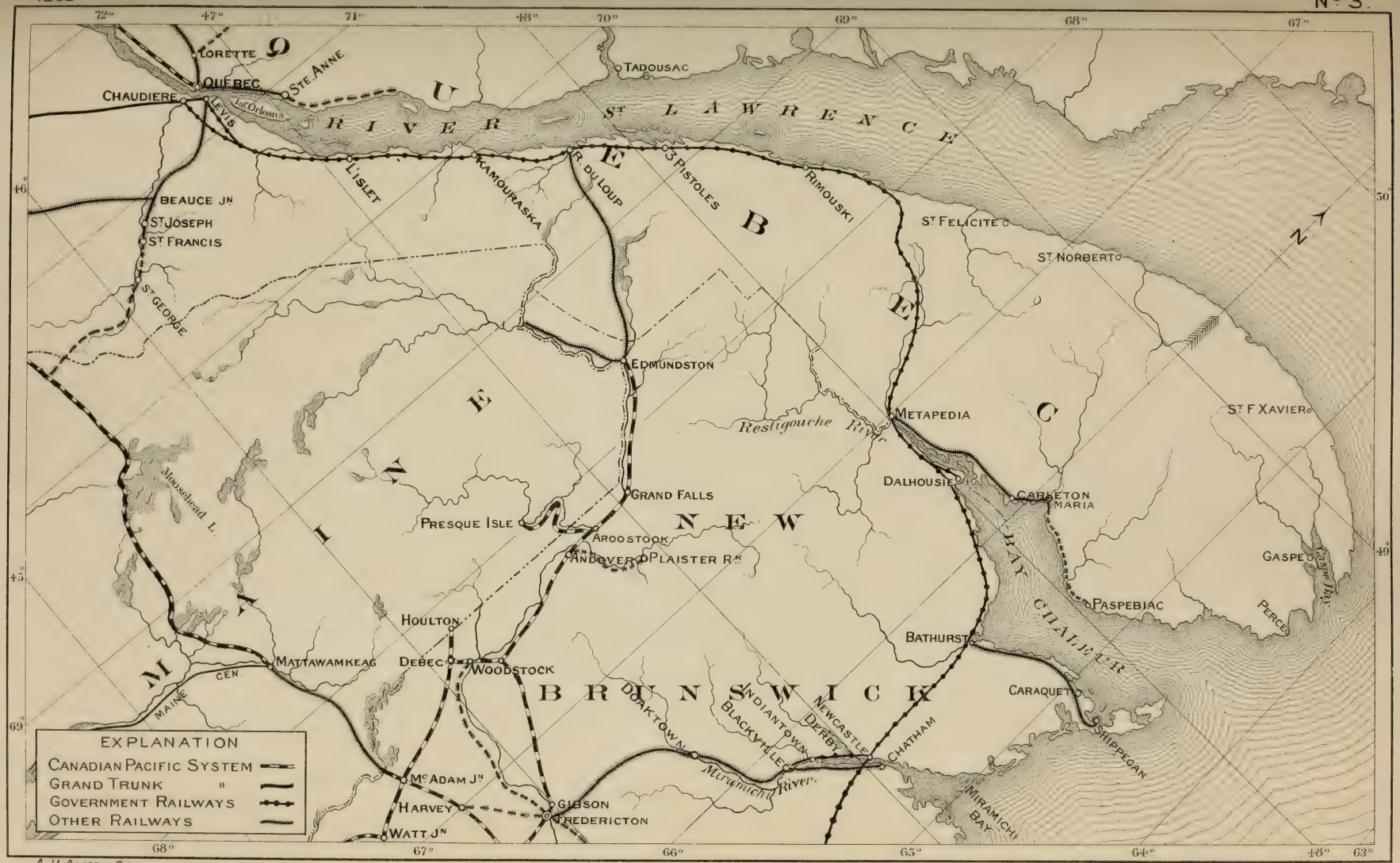
1892

No. 1.

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

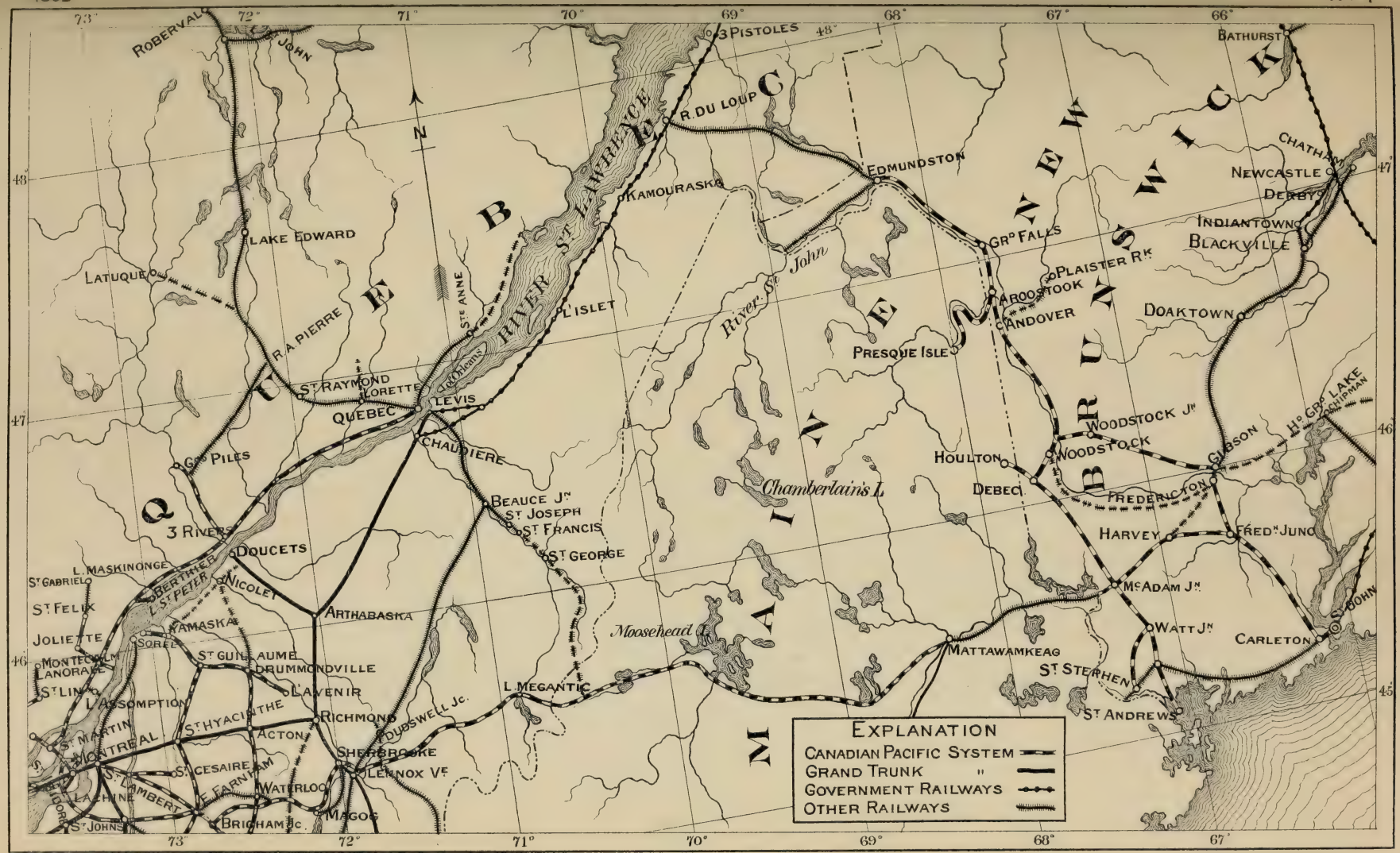
A. U. ALMON DEL.T

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT



A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.



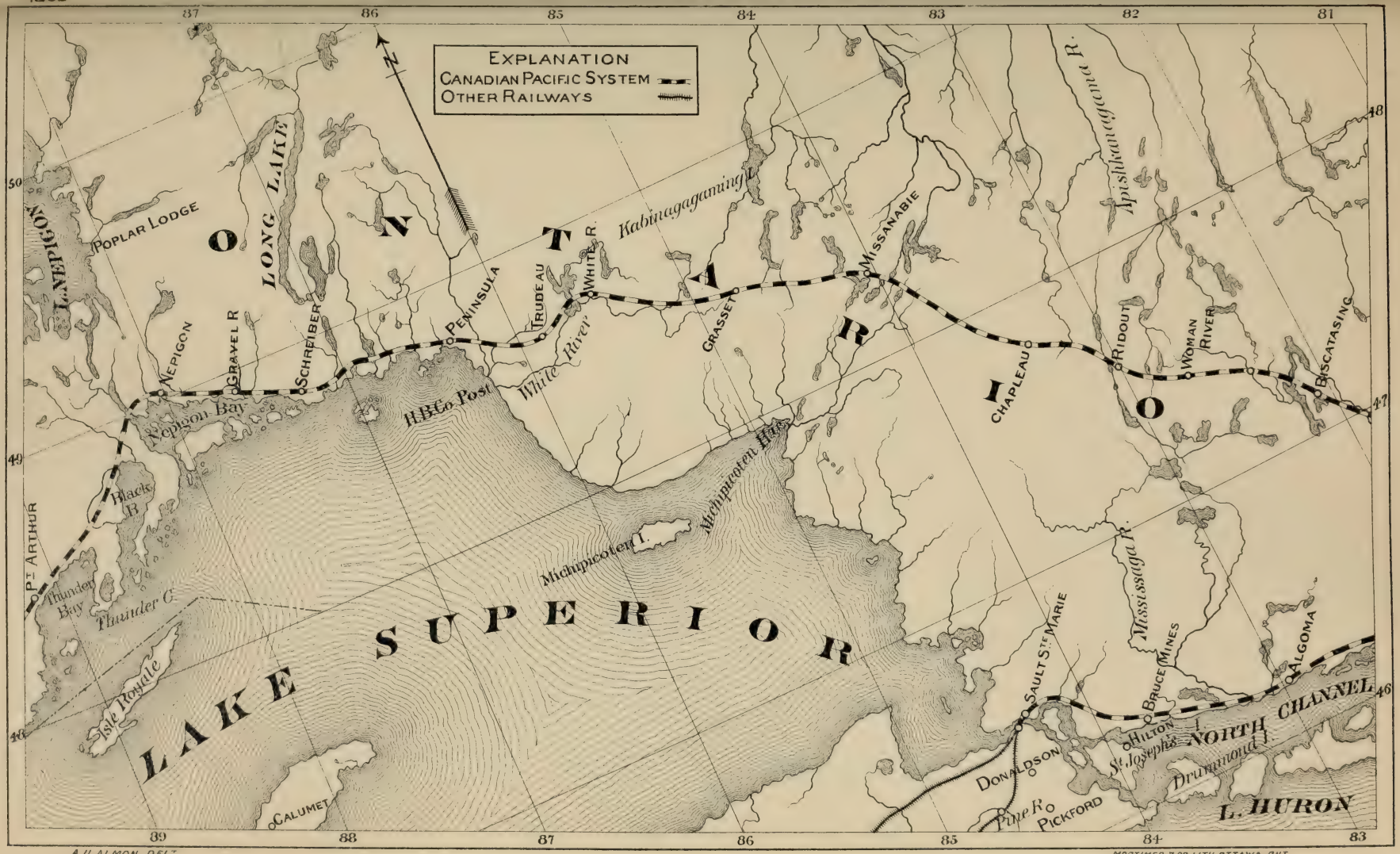
A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
GRAND TRUNK "
OTHER RAILWAYS
GEORGIAN BAY
LAKE ONTARIO
L. ERIE
QUEBEC
ONTARIO
NEW YORK
OTTAWA
MATTAWA
CALLANDER
SUNDRIDGE
PARRY SOUND
PEMBROKE
COULONGE
DESERT
RENFREW
ARNPRIOR
AYLMER
HULL
BUCKINGHAM
L. MASKINONGE
MONTCALM
ST FELIX
ST JULIETTE
COMPTON
N. GLASGOW
ST JEROME
ST THERESE
LACHUTE
GRENVILLE
L'ORIGNAL
CARILLON
STANDREW
ST PLACIDE
ST EUSTACHE
MONTREAL
ST MARTIN
ST CESAIRE
ST LAMBERT
ST ISIDORE
ST JOHNS
ST MARTINE
STANBRIDGE
LACOLLE
ROUSES POINT
MOOERS JN
ALBURGH
ST ALBANS
PLATTSBURG
BURLINGTON
ELIZABETHTN
ALMONTE
CARLETON JN
PERTH
SMITH'S FLS
MORRISBURG
CORNWALL
BUNDEE
PRESCOTT
OGDENSBURG
DE KALB JN
BROCKVILLE
CANTON
NORWOOD
WADDINGTON
MALONE
WATERTOWN
LOWVILLE
OSWEGO
ROCHESTER
N.Y.W.S. & B.
N.Y.C. & H.R.
R.W. & O.G.
G.T.R.
C.P.R.
CENT. VER.
ST. L. & C.
ST. L. & L.C.
OG & L.CH
CAN. SOUTH.
BRIDGE WATER
QUEENSBORO
WEEDS
CHARLEBANK
FORKE
TAMWORTH
HARROWSMITH
KINGSTON
N. HASTINGS
NAPANEE
BELLEVILLE
PICTON
ST VINCENT
COBOURG
ST HOPE
PORT HOPE
TRENTON
HARWOOD
MILLBROOK
COMMERE
PETERBORO
LAKEFIELD
MADOC
ELDORADO
SHARBOTL JN
WESTPORT
LINDSAY
MANILLA JN
SUTTON
BEAVERTON
COBOCONK
BANCROFT
PLEVNA
HALIBURTON
GRAVENHURST
COE HILL FLS
FURNACE
MIDLAND
PENETANGUISHENE
MEAFORD
COLLINGWOOD
ORILLIA
BARRIE
OBEETON
ORANGEVILLE
STOUFFVLE
CATARACT
FERGUS
GEORGETOWN
BRAMPTON
WESTON
GUELPH
MILTON
STREETSVLE
GALT
HAMILTON
BRANTFORD
CALEDONIA
ST CATHARINES
PT COLBORNE
PT ERIE
NIAGARA FLS
NIAGARA
PT DALHOUSIE
TORONTO
SCARBORO JN
AGINCOURT
WHITBY
OSHAWA
MYRTLE
A. U. ALMON. DEL.
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.

A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

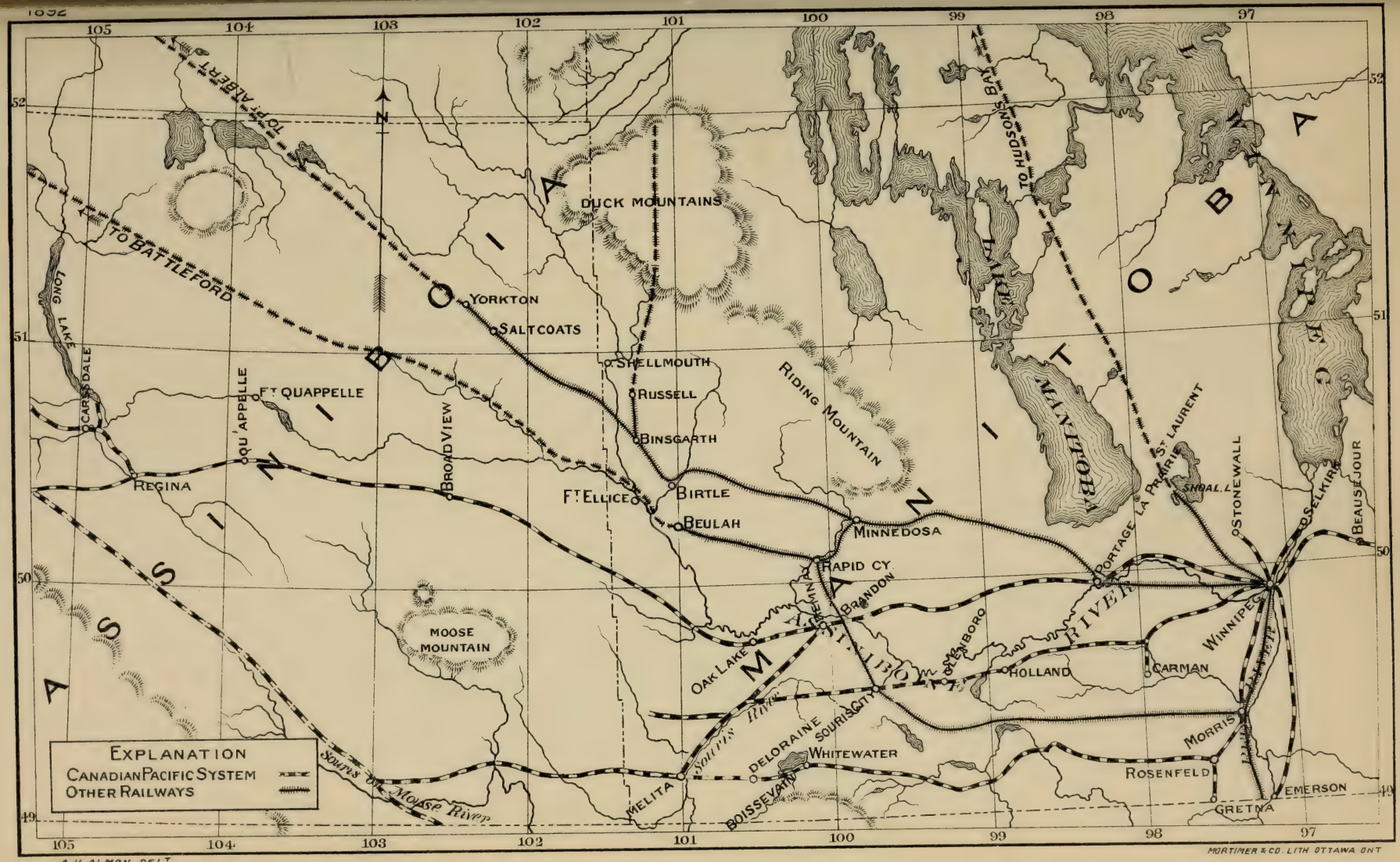


A U ALMON DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.

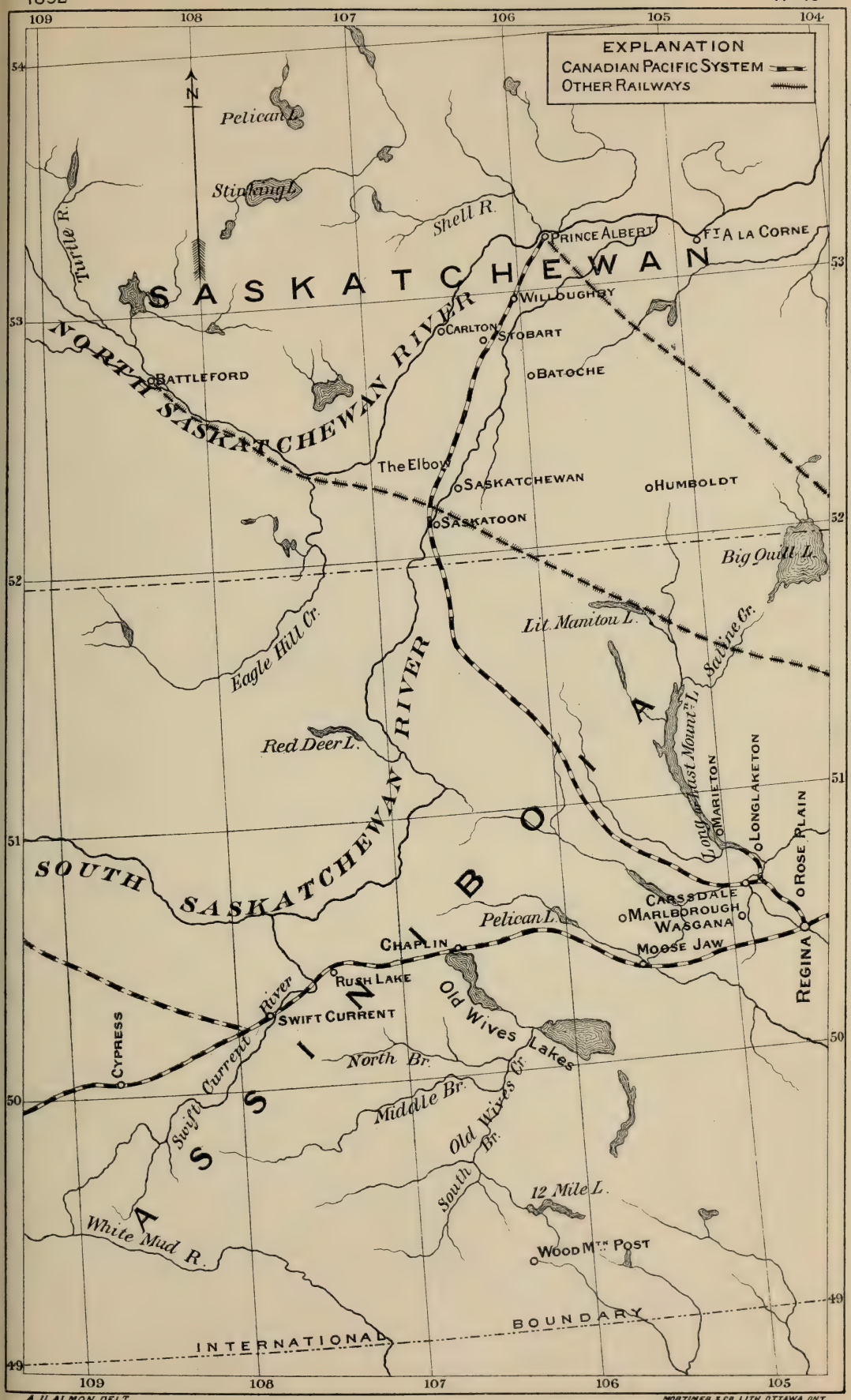
A.U. ALMON. DELT.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.



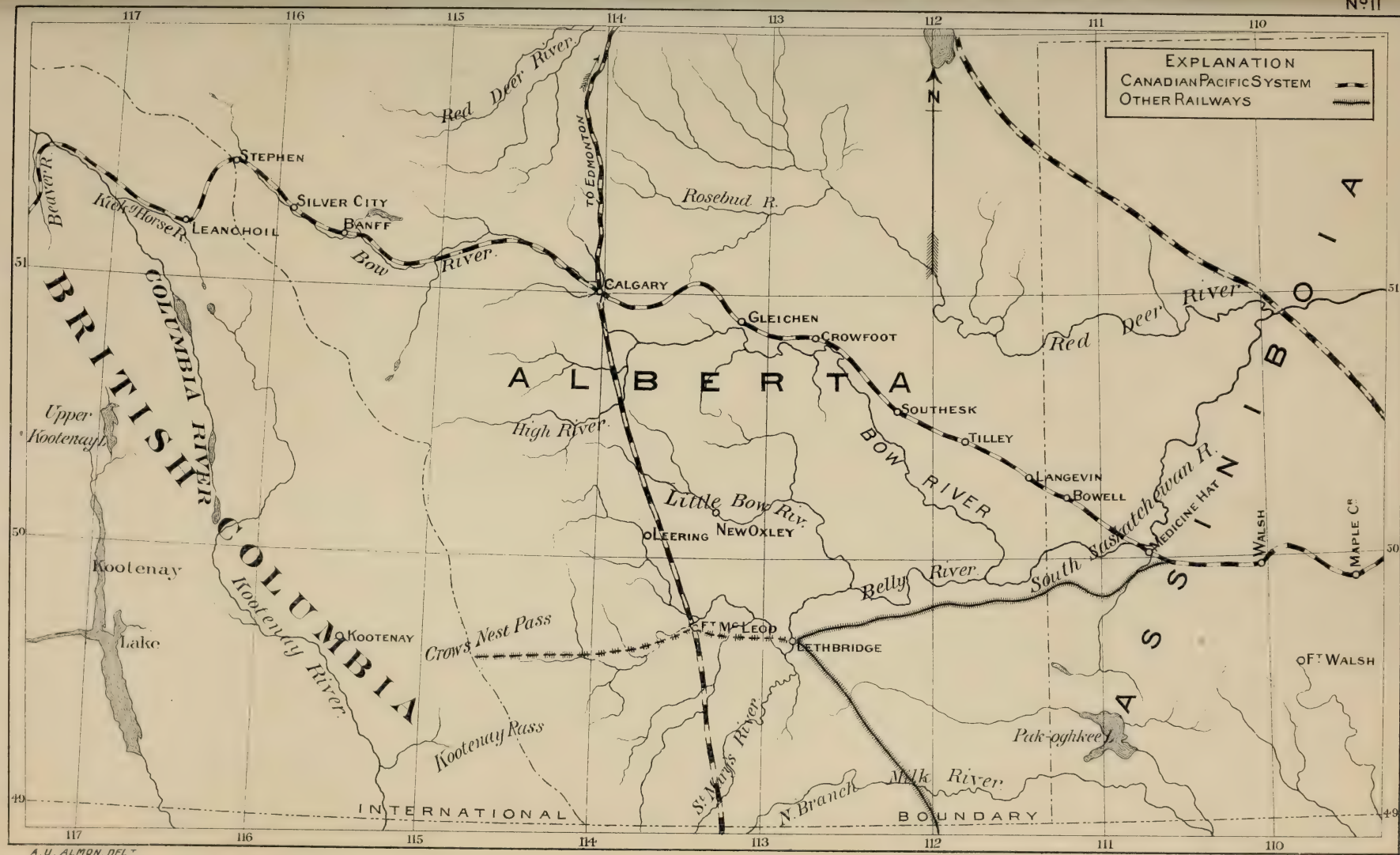
A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT



A. U. ALMON, DEL.T

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.



A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.

A.U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.

DIAGRAM

Shewing the Canals on the *St. LAWRENCE RIVER.* between MONTREAL AND PRESCOTT.

Total Canal Navigation 43 5/8 *Miles*
" *River* " 75 3/8 "
" *Prescott to Montreal* 119 "

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.

ANNEXE N° 1.

Etat indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
Canaux.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Beauharnois—Revenu	1,696 23	14,999 80	20,050 01
Carillon—Revenu	15,001 48	.....	.....
Grenville—Capital	34,585 64	.....	.....
Carillon et Grenville—Revenu	35 00	8,620 15	17,458 69
Chambly—Revenu	38,353 99	12,976 48	19,665 22
Cornwall—Capital	398,555 25	9,864 36	15,596 66
do —Revenu	2,345 26	.....	.....
Cullbute—Revenu	1,546 25	.....	736 00
Lachine—Capital	87,852 35	67,499 62	52,729 37
do —Revenu	27,480 80	.....	.....
Murray—Capital	5,964 22	3,505 15	5,803 48
Rideau—Revenu	31,363 23	21,507 16	35,500 82
Sainte-Anne—Revenu	25,471 61	1,666 21	2,571 28
Saint-Laurent—Capital	59,779 31	.....	.....
Saint-Ours—Revenu	3,585 34	1,944 33	2,168 44
Saint-Pierre—Capital	14,387 00	1,461 24	3,007 70
do —Revenu	30,936 82	.....	.....
Sault Sainte-Marie—Capital	341,474 31	.....	.....
Soulanges—Capital	54,235 76	.....	.....
Tay—Capital	29,771 65	.....	.....
Trent—Capital	4,457 28	4,721 85	3,695 85
do —Revenu	6,506 97	.....	.....
Welland—Capital	29,541 21	73,771 87	104,673 73
do —Revenu	9,008 80	.....	.....
Williamsburg—Capital	376,545 32	8,551 32	9,458 33
do —Revenu	797 83	.....	.....
Arbitrages et jugements—Revenu	105 20	.....	.....
Levées hydrographiques—Revenu	6,359 29	.....	.....
Gratification telle que votée à Philip Stafford	76 00	.....	.....
Divers personnel	.....	.....	2,539 42
Dragueur	.....	3,399 43	.....
do "Rideau", ouvrage	.....	5,311 71	.....
Ouvrage du dimanche	.....	.....	11,604 30
Appointements et dépenses imprévues, empl. du canal	.....	.....	42,219 21
Total, canaux	1,637,819 40	239,800 68	349,478 51
Chemins de fer.			
Pacifique Canadien	66,211 39	.....	.....
Intercolonial	171,536 65	.....	3,439,377 02
Ile du Prince-Edouard	8,300 49	.....	289,706 38
Cap-Breton	99,936 96	.....	.....
Oxford et New-Glasgow	48,745 23	.....	.....
Annapolis et Digby	26,129 89	.....	.....
Levées topographiques—Revenu	15,191 11	.....	.....
do Estimation du coût d'un tunnel, Ile du Prince-Edouard	1,650 28	.....	.....
Subventions	1,061,615 93	.....	.....
Statistique—Revenu	2,221 12	.....	.....
Embranchement de Windsor	.....	.....	19,514 37
Total, chemins de fer	1,501,539 05	.....	3,748,597 77
Total, chemins de fer et canaux	3,139,358 45	239,800 68	4,098,076 28

Total de la somme dépensée $7,477,235 41

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1892.

ANNEXE N° 2.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1892.

CANAL SAINT-PIERRE.

——	Exercice terminé le 30 juin	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	156,523 32	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	21,519 72	.....	.....	.....
do do do ..	1869	70,719 80	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	46,193 57	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	225 36	555 78
do do do ..	1872	.....	.....	280 00	6,122 07
do do do ..	1873	.....	.....	343 32	6,539 58
do do do ..	1874	.....	.....	725 93	1,558 57
do do do ..	1875	20 97	.....	560 00	889 35
do do do ..	1876	11,125 00	.....	641 55	.....
do do do ..	1877	63,330 18	.....	600 00	17 45
do do do ..	1878	26,511 51	.....	600 00	.....
do do do ..	1879	107,337 75	.....	631 50	.....
do do do ..	1880	80,120 54	.....	400 00	.....
do do do ..	1881	69,434 76	.....	959 58	.....
do do do ..	1882	484 00	.....	1,920 54	200 63
do do do ..	1883	.....	.....	2,089 19	232 42
do do do ..	1884	2,471 40	.....	2,601 47	367 85
do do do ..	1885	16,820 15	.....	1,929 11	183 11
do do do ..	1886	2,316 85	.....	2,360 67	297 81
do do do ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do ..	1888	.....	.....	3,217 77	1,588 40
do do do ..	1889	.....	500 00	3,085 29	353 38
do do do ..	1890	.....	.....	3,110 15	255 34
do do do ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
do do do ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
Total.....	.....	645,183 35	78,890 92	35,321 56	21,278 23

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
Total			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement impérial	.....	40,000 00	.....	.....	.....
do gouv. avant la confédération	.....	2,547,532 85	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do	1869	2,000 00	.....	14,209 02	12,085 84
do do do	1870	.....	.....	15,834 49	13,302 39
do do do	1871	.....	12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do do	1872	36,708 15	.....	16,076 93	12,334 69
do do do	1873	7,824 28	35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do do	1874	158,618 35	.....	25,811 07	22,828 66
do do do	1875	197,420 52	.....	28,592 01	30,057 34
do do do	1876	327,769 39	.....	33,797 73	29,103 65
do do do	1877	1,439,375 73	.....	33,148 86	19,824 33
do do do	1878	1,484,619 63	.....	39,062 97	13,646 41
do do do	1879	958,053 30	.....	42,338 84	12,400 78
do do do	1880	369,566 74	.....	38,950 90	10,223 62
do do do	1881	292,165 51	.....	39,027 99	19,888 33
do do do	1882	252,821 33	2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do do	1883	396,496 96	1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do do	1884	188,266 18	.....	48,624 51	19,683 24
do do do	1885	111,215 23	.....	49,004 85	20,199 78
do do do	1886	210,509 42	.....	50,969 10	19,199 18
do do do	1887	28,772 52	12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do do	1888	19,414 34	7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do do	1889	76,032 96	972 71	54,110 67	22,957 71
do do do	1890	7,448 03	8,238 46	53,114 34	22,999 38
do do do	1891	217 53	16,555 75	50,721 69	36,292 98
do do do	1892	87,852 35	27,480 80	52,729 37	67,499 62
Total	.....	9,240,701 30	127,906 34	853,004 33	542,236 79

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	1,611,424 11	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do	1869	.....	55 00	9,626 99	6,498 57
do do do	1870	.....	27 50	10,117 57	6,384 81
do do do	1871	.....	.....	12,316 53	5,722 36
do do do	1872	.....	27 50	11,792 46	15,733 38
do do do	1873	.....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do	1874	.....	26 00	15,392 51	10,990 56
do do do	1875	.....	36 00	14,399 32	12,253 01
do do do	1876	.....	.....	14,465 86	17,170 83
do do do	1877	.....	.....	14,377 63	15,207 36
do do do	1878	.....	.....	14,383 37	9,861 05
do do do	1879	.....	.....	15,015 86	10,370 71
do do do	1880	266 15	.....	15,362 61	8,997 34
do do do	1881	.....	.....	17,659 93	10,770 67
do do do	1882	.....	.....	18,804 53	20,813 86
do do do	1883	.....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
do do do	1884	.....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
do do do	1885	.....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
do do do	1886	.....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
do do do	1887	.....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
do do do	1888	.....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
do do do	1889	.....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
do do do	1890	.....	.....	19,847 42	14,999 20
do do do	1891	.....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
do do do	1892	.....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
Total	.....	1,611,690 26	142,806 23	397,856 24	314,731 36

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements. imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,933,152 69	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do ..	1869	10,692 04	.....	10,347 91	3,859 14
do do do ..	1870	.....	17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do ..	1871	.....	7 50	11,848 39	8,891 61
do do do ..	1872	.....	10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do ..	1873	.....	1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do ..	1874	.....	.....	13,405 20	7,610 70
do do do ..	1875	1,780 00	.....	13,351 91	7,097 34
do do do ..	1876	.....	.....	13,320 61	6,423 67
do do do ..	1877	49,211 37	.....	13,375 70	6,440 54
do do do ..	1878	145,015 45	.....	13,825 50	4,935 21
do do do ..	1879	143,092 05	.....	13,817 96	4,983 15
do do do ..	1880	109,454 95	.....	14,440 33	9,735 76
do do do ..	1881	53,948 14	.....	15,173 60	5,524 10
do do do ..	1882	44,587 61	.....	15,052 20	6,634 62
do do do ..	1883	21,728 93	.....	18,283 67	8,361 71
do do do ..	1884	23,018 13	.....	18,475 48	9,007 73
do do do ..	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do ..	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do ..	1887	46,966 43	.....	17,520 54	12,100 29
do do do ..	1888	67,945 74	.....	16,938 54	13,942 64
do do do ..	1889	163,993 85	.....	17,890 55	58,205 26
do do do ..	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
do do do ..	1891	599,001 85	1,459 98	16,077 72	9,830 05
do do do ..	1892	398,555 25	2,345 26	15,596 66	9,864 36
Total.....	.....	4,297,038 22	60,650 66	363,038 90	261,958 35

CANAUX WILLIAMSBURG.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,320,655 54	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	5,745 97	6,442 41
do do do ..	1869	.....	.....	5,769 81	5,670 88
do do do ..	1870	.....	.....	5,573 13	6,546 16
do do do ..	1871	.....	.....	6,382 17	5,308 41
do do do ..	1872	.....	1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do ..	1873	.....	.....	6,424 49	7,347 75
do do do ..	1874	.....	.....	6,857 19	7,395 92
do do do ..	1875	.....	.....	6,547 62	4,110 29
do do do ..	1876	.....	.....	7,418 39	11,690 98
do do do ..	1877	.....	.....	7,388 08	10,053 61
do do do ..	1878	.....	.....	7,430 11	4,449 78
do do do ..	1879	.....	.....	7,517 20	3,549 71
do do do ..	1880	.....	.....	7,590 15	3,999 77
do do do ..	1881	.....	.....	7,572 35	5,020 73
do do do ..	1882	.....	.....	7,589 44	7,447 69
do do do ..	1883	13 19	.....	7,423 48	7,299 39
do do do ..	1884	2,473 44	.....	7,757 04	7,349 37
do do do ..	1885	103,237 12	.....	7,696 67	8,198 03
do do do ..	1886	149,835 71	.....	7,671 54	7,847 05
do do do ..	1887	115,853 00	.....	7,635 54	7,904 76
do do do ..	1888	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
do do do ..	1889	59,867 26	.....	7,485 28	8,794 61
do do do ..	1890	139,078 37	.....	8,954 53	8,191 69
do do do ..	1891	230,670 60	.....	8,678 25	7,987 40
do do do ..	1892	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
Total.....	...	2,568,357 84	3,488 50	181,756 49	172,577 91

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	18,442 85	98,378 46
do depuis do	1868	.....	.....
do do do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	33,241 69	.....
do do do	1874	26,541 30	.....
do do do	1875	20,611 36	.....
do do do	1876	50,215 47	.....
do do do	1877	47,377 31	.....
do do do	1878	5,570 46	.....
do do do	1879	9,265 77	.....
do do do	1880	9,214 56	.....
do do do	1881	6,927 96	.....
do do do	1882	28,933 45	.....
do do do	1883	44,874 31	.....
do do do	1884	89,846 03	.....
do do do	1885	115,110 17	.....
do do do	1886	116,051 73	.....
do do do	1887	74,437 31	.....
do do do	1888	56,482 85	.....
do do do	1889	18,493 92	.....
do do do	1890	23,979 91	.....
do do do	1891	35,137 25	.....
do do do	1892	59,779 31	.....
Total	.....	890,534 97	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	.....	222,220 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	7,416,019 83	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	12,097 84	.....	37,679 05	38,852 96
do do do ..	1869	43,486 36	.....	39,060 61	50,773 03
do do do ..	1870	.....	22,173 72	40,340 45	65,099 19
do do do ..	1871	.....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do ..	1874	746,420 61	.....	50,966 48	103,666 99
do do do ..	1875	1,047,119 91	.....	52,595 00	88,539 99
do do do ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do ..	1877	2,199,962 61	.....	59,963 47	49,783 93
do do do ..	1878	2,138,392 99	.....	60,138 59	66,393 53
do do do ..	1879	1,552,697 41	.....	59,942 23	56,755 57
do do do ..	1880	1,252,924 75	.....	63,198 10	76,535 25
do do do ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do ..	1884	432,336 21	.....	113,276 87	90,926 97
do do do ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do ..	1886	215,380 75	1.359 00	111,660 22	69,507 48
do do do ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do ..	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
Total	.....	23,754,034 67	297,885 90	1,879,515 96	1,796,710 34

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	134,456 51	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	778 16	432 47
do do do ..	1869	.....	.....	1,062 96	1,873 51
do do do ..	1870	.....	.....	1,136 54	1,280 36
do do do ..	1871	.....	.....	1,285 84	1,539 02
do do do ..	1872	.....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do ..	1873	.....	540 11	2,199 64	1,264 40
do do do ..	1874	12,753 27	.....	2,614 90	7,208 63
do do do ..	1875	32,627 71	.....	1,859 20	4,506 68
do do do ..	1876	24,935 85	.....	1,952 14	4,033 72
do do do ..	1877	30,003 08	.....	1,982 65	1,756 93
do do do ..	1878	14,618 85	.....	2,057 32	541 95
do do do ..	1879	22,113 02	.....	2,202 03	3,259 70
do do do ..	1880	3,054 68	.....	2,152 57	1,704 71
do do do ..	1881	69,042 76	.....	2,553 02	3,257 92
do do do ..	1882	193,158 36	.....	2,611 30	2,343 99
do do do ..	1883	172,959 95	.....	2,569 86	3,448 83
do do do ..	1884	142,006 25	.....	2,775 32	2,725 49
do do do ..	1885	93,679 57	.....	2,618 60	4,042 04
do do do ..	1886	129,681 67	.....	2,611 90	5,803 01
do do do ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do ..	1889	24,786 33	.....	2,569 22	1,730 79
do do do ..	1890	6,151 14	.....	2,571 04	1,525 51
do do do ..	1891	.....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do ..	1892	.....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
Total	.....	1,170,215 63	43,551 56	53,391 00	61,723 77

LEONARD FANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparation.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	63,053 64	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869	.....	.....	6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870	.....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871	.....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28	.....	8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38	.....	10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76	.....	10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16	.....	10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04	.....	11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20	.....	11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24	.....	11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27	.....	11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53	.....	13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39	.....	14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10	.....	17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16	.....	17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72	.....	19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11	.....	20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29	.....	21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17	.....	22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do do do ..	1891	.....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
do do do ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
Total.....	.....	4,025,346 00	74,189 27	345,151 23	243,746 86

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do .	1873	.....	835 53	.....	.....
do do do ..	1874	.....	38,388 99	.....	.....
do do do ..	1875	63,659 29	.....	.....	.....
do do do ..	1876	76,842 44	.....	.....	.....
do do do ..	1877	56,081 87	.....	.....	.....
do do do ..	1878	5,933 53	.....	.....	.....
do do do ..	1879	20,694 19	.....	.....	.....
do do do ..	1880	16,688 20	.....	202 50	259 31
do do do ..	1881	4,721 62	.....	962 85	.....
do do do ..	1882	29,567 15	.....	790 00	162 33
do do do ..	1883	14,249 60	.....	695 00	288 99
do do do ..	1884	8,151 16	.....	733 50	.....
do do do ..	1885	19,071 76	.....	730 00	572 75
do do do ..	1886	26,385 27	.....	730 00	2,396 14
do do do ..	1887	7,760 88	.....	730 00	967 33
do do do ..	1888	7,573 99	.....	739 50	730 60
do do do ..	1889	17,112 01	.....	1,050 00	116 53
do do do ..	1890	2,818 35	.....	747 83	.....
do do do ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do do do ..	1892	.....	1,546 25	736 00	.....
Total.....	.....	379,494 46	49,892 82	9,592 43	5,993 89

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	.....	3,911,701 47	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	153,062 60	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do ..	1869	.....	.....	19,250 71	13,140 77
do do do ..	1870	.....	13 16	20,022 37	19,469 33
do do do ..	1871	.....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do ..	1872	.....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do ..	1873	.....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do ..	1874	.....	5,793 13	26,815 44	22,957 40
do do do ..	1875	9,310 85	.....	26,553 37	19,699 81
do do do ..	1876	2,163 96	.....	26,430 77	14,428 25
do do do ..	1877	214 11	.....	25,959 56	14,198 18
do do do ..	1878	.....	.....	26,651 51	11,034 22
do do do ..	1879	7,703 88	.....	26,042 52	7,134 55
do do do ..	1880	.....	.....	26,463 88	11,434 05
do do do ..	1881	.....	133 50	26,024 71	8,627 00
do do do ..	1882	.....	.....	26,915 29	13,860 28
do do do ..	1883	.....	70 65	27,322 81	23,524 84
do do do ..	1884	.....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do ..	1885	.....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do ..	1886	.....	550 00	27,045 95	35,648 04
do do do ..	1887	.....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do ..	1888	.....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do ..	1889	.....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do ..	1890	.....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do ..	1891	.....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do ..	1892	.....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
Total	.....	4,084,156 87	175,159 54	672,716 44	450,487 33

ECLUSE SAINT-OURS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	121,537 65	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	1,532 75	753 74
do do do ..	1869	.....	.....	1,755 15	1,399 18
do do do ..	1870	.....	.....	1,458 09	1,006 22
do do do ..	1871	.....	.....	1,414 48	1,210 98
do do do ..	1872	.....	.....	1,565 80	1,263 19
do do do ..	1873	.....	.....	2,076 50	1,575 10
do do do ..	1874	.....	.....	2,219 13	2,363 42
do do do ..	1875	.....	.....	1,362 22	1,245 69
do do do ..	1876	.....	.....	1,403 92	1,601 71
do do do ..	1877	.....	.....	1,533 40	750 80
do do do ..	1878	.....	.....	1,556 65	283 77
do do do ..	1879	.....	.....	1,581 55	456 07
do do do ..	1880	.....	.....	1,614 01	705 54
do do do ..	1881	.....	.....	1,741 97	1,299 77
do do do ..	1882	.....	.....	2,002 71	1,902 41
do do do ..	1883	.....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do ..	1884	.....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do ..	1885	.....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do ..	1886	.....	.....	2,311 70	4,143 47
do do do ..	1887	.....	.....	2,175 37	5,864 78
do do do ..	1888	.....	.....	2,216 04	2,801 17
do do do ..	1889	.....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do ..	1890	.....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do ..	1891	.....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do ..	1892	.....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
Total	.....	121,537 65	95,028 62	47,209 09	48,305 27

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	634,711 76	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	8,312 90	9,355 70
do do do ..	1869	.....	.....	8,437 22	13,120 97
do do do ..	1870	.....	.....	8,934 41	20,180 73
do do do ..	1871	.....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do ..	1872	.....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do ..	1873	.....	759 00	10,390 44	11,789 27
do do do ..	1874	.....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do ..	1875	2,415 00	.....	12,201 99	16,306 91
do do do ..	1876	.....	.....	10,593 14	13,273 56
do do do ..	1877	80 00	.....	10,281 78	10,111 32
do do do ..	1878	.....	.....	10,413 99	6,022 96
do do do ..	1879	.....	.....	11,301 53	8,809 77
do do do ..	1880	.....	.....	11,516 22	12,377 17
do do do ..	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
do do do ..	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do ..	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do ..	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do ..	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do ..	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do ..	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do ..	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do ..	1889	.....	51,437 87	19.679 22	19,392 18
do do do ..	1890	.....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
do do do ..	1891	.....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do ..	1892	.....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
Total.....	.....	637,206 76	378,486 85	354,104 61	362,375 14

CANAL MURRAY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	400 00	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	7,135 63	.....	.....	.....
do do do ..	1883	84,071 68	.....	.....	.....
do do do ..	1884	118,187 43	.....	.....	.....
do do do ..	1885	148,902 66	.....	.....	.....
do do do .	1886	179,704 52	.....	.....	.....
do do do ..	1887	142,563 66	.....	.....	.....
do do do ..	1888	146,754 37	.....	.....	.....
do do do ..	1889	215,326 46	.....	.....	.....
do do do ..	1890	106,760 35	.....	494 31	.....
do do do ..	1891	61,260 49	.....	5,137 03	173 53
do do do ..	1892	5,964 22	.....	5,803 48	3,505 15
Total.....	.....	1,216,631 47	400 00	11,434 82	3,678 68

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	309,371 31	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do .	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	561 50	.....	1,188 92	3,568 89
do do do ..	1881	.....	.....	2 489 93	2,233 50
do do do ..	1882	.....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do ..	1885	121,382 84	.....	3,303 87	4,653 50
do do do ..	1886	75,103 30	.....	1,639 75	5,917 88
do do do ..	1887	179,541 63	.....	1,938 08	6,008 88
do do do ..	1888	114,879 35	.....	1,770 29	5,131 42
do do do ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,930 94
do do do ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do do do ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do do do ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
Total	.....	1,082,521 40	72,211 09	32,979 45	60,238 66

CANAL TAY.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	748 65	.....	.....
do do do ..	1883	4,831 80	.....	.....	.....
do do do ..	1884	50,878 12	.....	.....	.....
do do do ..	1885	92,473 97	.....	.....	.....
do do do ..	1886	65,561 51	.....	.....	.....
do do do ..	1887	49,617 92	.....	.....	.....
do do do ..	1888	54,166 57	.....	.....	.....
do do do ..	1889	89,486 18	.....	.....	.....
do do do ..	1890	22,226 23	.....	.....	.....
do do do ..	1891	17,114 78	.....	.....	.....
do do do ..	1892	29,771 65	.....	.....	.....
Totla.....	.....	476,128 73	748 65	.....	.....

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
do do do ..	1869				
do do do ..	1870				
do do do ..	1871				
do do do ..	1872		949 35		
do do do ..	1873				
do do do ..	1874				
do do do ..	1875				
do do do ..	1876				
do do do ..	1877				
do do do ..	1878				
do do do ..	1879				
do do do ..	1880				
do do do ..	1881				
do do do ..	1882				
do do do ..	1883				
do do do ..	1884				
do do do ..	1885				
do do do ..	1886				
do do do ..	1887				
do do do ..	1888	8,145 06			
do do do ..	1889	34,018 95			
do do do ..	1890	176,568 55			
do do do ..	1891	325,336 33			
do do do ..	1892	341,474 31			
Total..		885,543 20	949 35		

CANAL DE SOULANGES.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération					
do depuis do ..	1868				
do do do ..	1869				
do do do ..	1870				
do do do ..	1871				
do do do ..	1872				
do do do ..	1873				
do do do ..	1874				
do do do ..	1875				
do do do ..	1876				
do do do ..	1877				
do do do ..	1878				
do do do ..	1879				
do do do ..	1880				
do do do ..	1881				
do do do ..	1882				
do do do ..	1883				
do do do ..	1884				
do do do ..	1885				
do do do ..	1886				
do do do ..	1887				
do do do ..	1888				
do do do ..	1889				
do do do ..	1890				
do do do ..	1891				
do do do ..	1892	54,235 76			
Total.		54,235 76			

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—DÉPENSES SUR LES CANAUX.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouv. impérial.	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	33,617 56	95,347 79	113,084 50	101,646 44
do do ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31
do do ..	1870	.....	90,355 96	120,403 02	150,176 70
do do ..	1871	.....	116,429 54	135,040 81	140,467 52
do do ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25
do do ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13
do do ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86
do do ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85
do do ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45
do do ..	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51
do do ..	1878	3,843,338 62	.....	187,521 31	122,251 60
do do ..	1879	3,064,098 61	.....	191,892 44	115,349 99
do do ..	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52
do do ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63
do do ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02
do do ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86
do do ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38
do do ..	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47
do do ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97
do do ..	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84
do do ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93
do do ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36
do do ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00
do do ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45
do do ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54
Total.....	.....	57,140,558 54	1,745,012 29	5,317,072 55	4,346,042 58

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'embran. de Windsor.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé avant la confédération	.....	10,766 725 54	.....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08
do do do	1869	282,615 18	387,548 47
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75
do do do	1871	2,916,782 13	442,993 31
do do do	1872	5,131,141 51	595,076 22
do do do	1873	5,201,450 37	1,011,892 60
do do do	1874	3,614,898 81	1,847,175 24
do do do	1875	3,426,099 55	1,532,589 62
do do do	1876	1,108,321 59	1,277,197 79
do do do	1877	1,318,352 19	1,661,673 55
do do do	1878	408,816 74	1,811,273 56
do do do	1879	226,639 19	2,010,183 22
do do do	1880	2,048,014 60	1,607,956 70
do do do	1881	608,732 80	1,780,353 53
do do do	1882	585,568 79	2,080,592 37
do do do	1883	1,616,632 96	2,383,477 20
do do do	1884	1,405,377 52	2,366,719 95
do do do	1885	1,195,363 08	2,460,229 87
do do do	1886	544,958 17	2,508,473 10
do do do	1887	823,070 86	2,854,158 91
do do do	1888	742,203 09	3,300,481 94
do do do	1889	655,228 13	3,174,785 19
do do do	1890	365,246 48	3,500,455 80
do do do	1891	79,929 34	3,691,273 65
do do do	1892	*168,101 77	3,439,377 02
Total		†47,453,005 53	48,531,108 64

*Dépense pour l'année 1891-92 ..... $171,536 65
Moins, remboursement des dépenses des années précédentes .. 3,434 88

$168,101 77

† Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds Consolidé."

Coût total de la construction comme ci-dessus ..... $ 47,453,005
Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870	34,403 45	1,749 21	
1871	50,405 69		
1873	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 83,363 18	
		208,509 72	
			296,872 90

Conformément avec le bilan, Comptes Publics, 1891-92, page XIV ..... $ 47,156,132 63

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....
do do do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	.....	.....
do do do	1874	.....	.....
do do do	1875	.....	.....
do do do	1876	.....	.....
do do do	1877	.....	.....
do do do	1878	.....	.....
do do do	1879	.....	.....
do do do	1880	.....	.....
do do do	1881	.....	.....
do do do	1882	.....	.....
do do do	1883	.....	.....
do do do	1884	1,284,311 97	10,033 77
do do do	1885	2,055 92	78,273 65
do do do	1886	183 79	94,756 06
do do do	1887	.....	94,254 04
do do do	1888	.....	90,954 73
do do do	1889	34,235 73	90,719 04
do do do	1890	.....	79,102 77
do do do	1891	3,255 40	*
do do do	1892	.....	*
Total	.....	1,324,042 81	538,094 06

*Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....
do do do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	.....	.....
do do do	1874	.....	.....
do do do	1875	.....	.....
do do do	1876	.....	.....
do do do	1877	.....	.....
do do do	1878	.....	.....
do do do	1879	.....	.....
do do do	1880	.....	.....
do do do	1881	.....	.....
do do do	1882	.....	.....
do do do	1883	.....	.....
do do do	1884	.....	.....
do do do	1885	.....	.....
do do do	1886	85,610 69	.....
do do do	1887	2,299 62	.....
do do do	1888	500 17	.....
do do do	1889	.....	.....
do do do	1890	.....	.....
do do do	1891	.....	.....
do do do	1892	.....	.....
Total	.....	88,410 48	.....

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887	76,501 89	
do do do	1888	689,450 50	
do do do	1889	1,083,276 60	
do do do	1890	1,170,523 62	
do do do	1891	521,441 62	
do do do	1892	99,936 96	*
Total		3,641,131 19	

*Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888	280,932 35	
do do do	1889	840,553 57	
do do do	1890	434,074 60	
do do do	1891	220,886 39	
do do do	1892	48,745 23	*
Total		1,825,192 14	

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	.....	.....
do depuis do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	.....	.....
do do do	1874	.....	.....
do do do	1875	.....	.....
do do do	1876	.....	.....
do do do	1877	.....	.....
do do do	1878	.....	.....
do do do	1879	.....	.....
do do do	1880	.....	.....
do do do	1881	.....	.....
do do do	1882	.....	.....
do do do	1883	.....	.....
do do do	1884	.....	.....
do do do	1885	49,587 45	.....
do do do	1886	135,214 38	.....
do do do	1887	24,157 32	.....
do do do	1888	397 35	.....
do do do	1889	.....	.....
do do do	1890	.....	.....
do do do	1891	124,568 23	.....
do do do	1892	.....	.....
Total	.....	333,924 73	.....

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	3,114,735 11	.....
do depuis do	1874	.....	750 00
do do do	1875	46,086 63	49,344 62
do do do	1876	42,546 10	219,930 43
do do do	1877	200,000 00	228,595 25
do do do	1878	6,551 86	221,599 49
do do do	1879	40,129 05	223,313 12
do do do	1880	16,539 82	164,640 55
do do do	1881	.....	203,122 88
do do do	1882	402 03	228,259 97
do do do	1883	57,186 02	252,808 41
do do do	1884	130,663 38	236,428 13
do do do	1885	76,956 56	211,207 01
do do do	1886	4,668 33	216,744 34
do do do	1887	5,800 00	204,237 45
do do do	1888	.....	229,639 95
do do do	1889	.....	247,559 44
do do do	1890	.....	266,485 85
do do do	1891	.....	257,990 08
do do do	1892	8,300 49	289,706 38
Total	.....	*3,750,565 38	3,952,363 35

*Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1891-92, page xiv.

Dépense totale comme ci-dessus	$3,750,565 38
do d'après le rapport de l'ingénieur en chef, page 31	3,750,081 38
Différence à être balancée dans le prochain rapport	$ 484 00

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871	30,148 32	
do do do	1872	489,428 16	
do do do	1873	561,818 44	
do do do	1874	310,224 88	
do do do	1875	1,546,241 67	
do do do	1876	3,346,567 06	
do do do	1877	1,691,149 97	
do do do	1878	2,228,373 13	
do do do	1879	2,240,285 47	
do do do	1880	4,044,522 72	78,892 01
do do do	1881	4,968,503 93	236,944 98
do do do	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20
do do do	1883	(2) 10,033,800 04	266 09
do do do	1884	(3) 11,192,722 02	327 02
do do do	1885	(4) 9,900,281 53	
do do do	1886	(5) 3,672,584 81	
do do do	1887	(6) 915,057 49	
do do do	1888	52,098 65	
do do do	1889	86,716 07	
do do do	1890	40,980 54	
do do do	1891	37,367 00	
do do do	1892	66,211 39	
Total		*62,044,159 08	318,216 30

*Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1891-92, page xiv.

(1)	Comprenant	$ 2,210,000 00	à compte des subsides.
(2)	do	5,323,076 60	do
(3)	do	7,254,208 27	do
(4)	do	6,862,201 00	do
(5)	do	2,890,427 00	do
(6)	do	460,087 13	do
		$ 25,000,000 00	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889	9,847 27	
do do do	1890	381,942 75	
do do do	1891	196,869 36	
do do do	1892	26,129 39	
Total		614,789 27	

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cfs.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		13,881,460 65	
do depuis do	1868	483,553 65	359,961 08
do do do	1869	282,615 18	387,548 47
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75
do do do	1871	2,946,930 45	442,993 31
do do do	1872	5,620,569 67	595,076 22
do do do	1873	5,763,268 81	1,011,892 60
do do do	1874	3,925,123 69	1,847,925 24
do do do	1875	5,018,427 85	1,581,934 24
do do do	1876	4,497,434 75	1,497,128 22
do do do	1877	3,209,502 16	1,890,268 80
do do do	1878	2,643,741 73	2,032,873 05
do do do	1879	2,507,053 71	2,233,496 34
do do do	1880	6,109,077 14	1,851,489 26
do do do	1881	5,577,236 73	2,220,421 39
do do do	1882	5,175,046 61	2,310,638 54
do do do	1883	11,707,619 02	2,636,551 70
do do do	1884	14,013,074 89	2,613,508 87
do do do	1885	11,224,244 54	2,749.710 53
do do do	1886	4,443,220 17	2,819,973 50
do do do	1887	1,846,887 18	3,152,650 40
do do do	1888	1,765,582 11	3,621,076 62
do do do	1889	2,709,857 37	3,513,063 67
do do do	1890	2,392,767 99	3,846,044 42
do do do	1891	1,184,317 34	3,949,263 73
do do do	1892	417,425 73	3,748,597 77
Total		121,075,220 61	53,359,296 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

9—2½

ANNEXE N° 3.

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, et des versements faits au 30 juin 1892.

Subventions votées.		Chemins de fer.	Versements.									Total au 30 juin 1892.
Par quelle loi.	Montant.		1883-84	1884-85	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
46 Vic., ch. 25 53 do 2	156,800 00	International, Québec	144 000	.....	.....	.....	8,960 00	.....	3,840 00	.....	.....	156,800 00
45 do 14 46 do 25 48-9 do 59 49 do 10 50-1 do 24 51 do 3 52 do 3 53 do 2 54-5 do 8	384,000 00 80,000 00 96,000 00 186,295 00 28,800 00 96,000 00 64,000 00 30,000 00 5,250 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	844,927 73
46 do 25 49 do 10 50-1 do 24 52 do 3	89,600 00 70,000 00 12,800 00 32,000 00	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600	.....	.....	.....	.....	95,744 00	7,600 00	.....	192,944 00
47 do 8	272,000 00	Pontiac et Jonct. du Pacific., Q	.....	49,090	41,000	60,580	24,158 00	.....	.....	.....	.....	174,828 00
46 do 25 47 do 8 50-1 do 24	115,200 00 76,800 00 32,000 00	Caraquette, N.-B.	.....	32,000	76,800	61,200	40,050 00	13,950 00	.....	.....	.....	224,000 00
47 do 8 49 do 10 52 do 3 53 do 2	32,000 00 57,600 00 22,400 00 48,000 00	Grand-Nord, Qué.	.....	25,088	.....	.....	.....	.....	20,000 00	9,500 00	24,100 00	78,688 00
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	.....	48,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00
45 do 14 46 do 26 53 do 2	660,000 00 660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	154,440	1,051,590	78,370	.....	.....	35,000 00	600 00	.....	1,320,000 00
47 do 8 48-9 do 59 49 do 10 48-9 do 59	128,000 00 19,200 00 32,000 00 140,800 00	Nord et Occidental, N.-B.	.....	.....	128,000	18,200	159,400 00	6,300 00	100 00	.....	.....	312,000 00

47 do 8	60,342 00	Québec-Central, Québec			60,342							60,342 00
51 do 3												
53 do 2	288,000 00											
48 9 do 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec			64,972	4,950			6,719 50	17,116 07		93,757 57
53 do 2	40,000 00											
48 9 do 59	30,000 00	Montréal et jonction de Champlain, Québec			30,000		16,400 00	36,700 00	5,400 00			88,500 00
50 1 do 24	64,000 00											
51 do 3	9,600 00											
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B			38,400						44,252 82	82,652 82
51 do 3	44,252 82											
47 do 8	22,400 00	St-Louis et Richibouctou, Nouveau-Brunswick			22,400							22,400 00
48 9 do 59	96,000 00	Canada-Atlantique, Ont.			48,480	44,384		9,491 20	149,812 00	30,188 00		282,355 20
49 do 10	38,400 00											
50 1 do 24	180,000 00											
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, Colombie-anglaise			422,520	327,480						750,000 00
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ontario				96,000						96,000 00
46 do 25	320,000 00	Baie des Chaleurs, Québec				250,000	50,300 00	75,200 00	148,675 00			524,175 00
47 do 8	300,000 00											
52 do 3												
48 9 do 59	118,400 00	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.				97,440	16,000 00					113,440 00
50 1 do 24	217,600 00	St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec				64,430	28,383 00			32,003 00	92,784 00	217,600 00
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200						11,200 00
49 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec				19,200				16,300 00	4,845 00	40,345 00
50 1 do 24	96,000 00											
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario				15,000						15,000 00
52 do 3												
49 do 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-Brunswick				40,480	20,573 57		4,366 00	1,600 43		67,020 00
50 1 do 24	6,400 00											
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B				1,000	18,428 57	1,387 06		10,684 37	18,960 00	50,460 00
52 do 3												
48 9 do 59	65,200 00	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec				14,400	3,000 00	9,000 00	26,360 00			52,760 00
50 1 do 24												
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E					26,138 78		9,761 22	1,600 00		37,500 00
50 1 do 24	4,000 00											
45 do 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec					249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	624,800 00
48 9 do 58	258,000 00											
51 do 3	100,000 00											
53 do 2	51,200 00											
48 9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ontario					32,000 00	19,200 00				51,200 00
50 1 do 24	6,400 00											
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario					14,656 00					14,656 00
50 1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Qué.					11,840 00	3,520 00				15,360 00
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest, et Ontario et Québec					60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00		256,000 00
53 do 2												

ANNEXE N° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Suite.*

Subventions votées.		Chemins de fer.	Versements.									Total au 30 juin, 1892.
Par quelle loi.	Montant.		1883-84	1884-85	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
50-1 Vic., c. 24	96,000 00	Comté de Drummond, Qué.	.....	.....	.....	.....	15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	182,405 00
52 do 3	14,400 00											
53 do 2	76,800 00											
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie, Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....	45,000 00	.....	47,400 00	12,800 00	105,200 00
53 do 2												
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	.....	.....	.....	.....	.....	19,700 00	20,080 00	1,500 00	.....	41,280 00
53 do 2	10,200 00											
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	54,400 00	.....	.....	.....	54,400 00
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....	46,000 00	.....	.....	.....	46,000 00
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	21,888 00	.....	.....	.....	21,888 00
49 do 10												
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec	.....	.....	.....	.....	.....	63,900 00	91,300 00	.....	.....	155,200 00
52 do 3	48,000 00											
50-1 do 24	118,400 00	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	106,500 00	11,900 00	.....	.....	118,400 00
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec	.....	.....	.....	.....	.....	54,650 00	4,250 00	.....	.....	58,900 00
50-1 do 24	38,400 00	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....	26,640 00	.....	11,760 00	.....	38,400 00
52 do 3	64,000 00											
52 do 3	30,000 00	Cie de Pont de ch. de fer Frédéricton et Ste-Marie, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....	30,000 00
50-1 do 24	9,600 00	Embranch. de Harvey, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....	5,553 57	.....	.....	.....	5,553 57
50-1 do 24	108,800 00	Central de la Nouv-Ecosse, N.E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	219,100 00	3,300 00	8,300 00	230,700 00
51 do 3	147,200 00											
50-1 do 24	44,800 00	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,400 00	10,450 00	.....	39,850 00
52 ao 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,800 00	3,800 00	.....	13,600 00
52 do 3	54,400 00	Mille-Iles, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,400 00	.....	.....	10,400 00
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65,600 00	.....	.....	65,600 00
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel frontière Saint-Clair, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173,000 00	143,400 00	58,600 00	375,000 00
50-1 do 24	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,620 00	16,190 00	.....	52,810 00

51	do	3	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario								87,000 00	70,075 00	157,075 00
53	do	2												
50 1	do	24	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario								49,960 00		49,960 00
53	do	2												
50 1	do	24	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E								42,670 00	2,130 00	44,800 00
52	do	3												
52	do	3	320,000 00	Ottawa et Vallée de la Gatineau, Québec								87,582 00	38,790 00	126,372 00
51	do	3	83,612 54	Central, N.-B								75,639 00	83,612 54	159,251 54
52	do	3	142,400 00											
53	do	2												
53	do	2	361,270 00	Montréal et Ouest, Québec								76,143 00	32,253 00	108,396 00
52	do	3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario									30,400 00	30,400 00
52	do	3	163,200 00	Shuswap et Okanagon, C.-B									162,260 00	162,260 00
54 5	do	8	89,600 00	Vallée de Tobique, N.-B									73,000 00	73,000 00
53	do	2	35,200 00											
53	do	2	112,000 00	Colombie et Kootenay B.-C									88,800 00	88,800 00
53	do	2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Qué									32,800 00	32,800 00
53	do	2	99,200 00	Montagne d'Orford, Québec									32,000 00	32,000 00
53	do	2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Québec									40,256 00	40,256 00
51	do	3	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B									24,439 84	24,439 84
					208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	9,695,108 27

Ce rapport ne comprend pas les chemins de fer suivants :—

1. Le Canada-Central.
2. Chemin de fer du Pacifique Canadien—ligne principale.
3. Atlantique et Nord-Ouest.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ANNEXE N° 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 10 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel touchant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, celui du Cap-Breton, la partie d'Oxford et New-Glasgow du chemin de fer Intercolonial, celui de Digby et d'Annapolis, ainsi que les chemins de fer subventionnés jusqu'à la date du 30 juin 1892 et jusqu'à ce jour.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Dans mon rapport de l'an dernier je mentionnais le fait que les arbitres nommés pour juger la réclamation faite contre le gouvernement par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relativement à la construction de la section du chemin de fer construite par le gouvernement entre le passage d'eau de Savonna (Kamloops) et Port-Moody, avaient accordé à la compagnie la somme de $579,255.20, dont $202,675.20 pour les travaux exécutés au cours de l'arbitrage, laissant une balance de $376,580 pour travaux à faire afin de terminer le chemin en la manière requise par la sentence arbitrale. La chose se passait en juillet 1891 et depuis lors les travaux d'amélioration ont été accomplis sous la surveillance, en ce qui concerne la dépense, de M. Francis J. Lynch. Ce dernier a soigneusement pris note de l'avancement et de la nature des travaux poursuivis ainsi que de la dépense encourue, de manière à pouvoir transmettre les relevés mensuels de la dépense pour chaque item mentionné dans la sentence arbitrale. Les relevés accusent le résultat suivant:—

Montant dépensé et certifié de juillet 1891 à février 1892....			$11,966 79
do	do	en février.....	188 15
do	do	en mars.....	9,160 77
do	do	en avril.....	16,674 16
do	do	en mai.....	16,010 86
do	do	en juin.....	21,696 89
do	do	en juillet.....	21,907 15
do	do	en août.....	19,477 77
			$117,082 54
Montant accordé pour travaux exécutés avant juillet 1891.			202,675 20
Valeur des travaux faits d'après la sentence arbitrale, le 31 août 1892.....			$319,757 74

en sorte qu'il reste à faire des travaux pour la valeur de $209,497.46. En les poursuivant, comme on l'a fait jusqu'au 31 août 1892, il faudra deux autres saisons pour terminer le tout, mais c'est l'espoir qu'ils seront poursuivis avec plus de vigueur afin de les achever au cours de la prochaine saison. L'ingénieur qui en a la surveillance m'informe que les travaux de différentes sortes sont bien faits et d'une manière solide.

Les deux réclamations concernant des rails en acier soumises aux arbitres n'ont pas encore été réglées définitivement, mais le seront probablement sous peu. Je disais dans mon dernier rapport qu'il restait à régler un certain nombre de réclamations pour terrains ou dommages causés à des terrains, mais il a été fait peu de choses depuis pour en arriver à un résultat. Un certain nombre de ces réclamations ont trait à des terres dans la section de la Colombie-Britannique, et elles ont été soumises, je crois, à la cour de l'échiquier qui a siégé dernièrement à Victoria, Colombie-Britannique, pour les juger, si je ne me trompe pas.

Outre les travaux d'amélioration exécutés en vertu de la sentence des arbitres sur la section de Savona et Port-Moody, la compagnie exécute sur tout le parcours de sa ligne d'importantes améliorations permanentes en convertissant les ponts et chevalets en solides remblais et en remplaçant les ponts de grillage en bois par de solides structures en acier. On substitue également aux chevalets "grasshopper" et coffrages des murs de soutènement en maçonnerie solide et béton, d'une hauteur variant de 5 à 50 pieds. C'est l'espoir qu'à la fin de la présente saison on aura remplacé 700 structures en bois par de solides remblais et des structures en acier, ainsi que construit 7,500 pieds linéaires de murs de soutènement en maçonnerie solide et béton.

A part cela la compagnie a fait réduire dans la partie est du chemin quelques-unes des fortes rampes pour augmenter les facilités de la voie et en rendre l'exploitation plus économique ; elle a de plus fait enlever et remplacer les rails en acier de 56 livres par d'autres de 72 livres aux endroits où la circulation est particulièrement considérable, en sorte que la voie, qui se composait à l'origine de bonnes structures en bois, se trouve rapidement convertie en une autre d'une nature très solide et durable.

Si j'ai mentionné toutes ces choses relativement à ce chemin de fer, c'est que je comprends que le pays est fortement intéressé à son succès, car il fait plus pour développer les ressources du Canada que toute autre voie, chose naturelle d'ailleurs pour une ligne aussi importante que celle-là et qui traverse des sections du pays dans presque chaque aire de vent.

Le président du chemin du Pacifique, qui est très entreprenant et a évidemment le courage de ses convictions, travaille encore à prolonger plusieurs importants embranchements et à en construire d'autres.

Le trafic du chemin de fer du Pacifique continue à accuser d'étonnants résultats, ce qui est bien surprenant si l'on considère que la ligne traverse de grandes étendues non encore développées. Comme une grande partie de ces terrains forme un beau district agricole et comme les minéraux abondent dans d'autres sections on ne peut s'empêcher de croire à l'avenir prospère de cette voie, car le trafic devra rapidement augmenter d'année en année à mesure que le pays se peuplera et qu'on en développera les grandes ressources. Le chemin à une longueur de 5,767 milles et les opérations, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ont été comme suit.—

Recettes brutes	$21,103,120 13
Frais d'exploitation	12,654,498 42
Recettes nettes	$ 8,377,621 71

Le transport rapide de marins et autres personnes fait pendant les derniers douze mois pour le compte du gouvernement anglais entre le port d'Halifax sur l'Atlantique et le port de Vancouver sur le Pacifique de même que le confort et l'aise avec lesquels il a été possible de faire un si long voyage ont pleinement démontré la valeur de ce chemin comme grande voie à travers le continent. Ce n'est pas tout ; il semble d'un autre côté que le chemin de fer Canadien du Pacifique devient rapidement la route favorite entre l'Europe, le Japon et la Chine. Pendant que se crée ce commerce étranger le commerce local du Canada se développe également avec rapidité grâce à l'influence du réseau des chemins de fer du pays et particulièrement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

BAC POUR LE PASSAGE DES CONVOIS DANS LE DÉTROIT DE CANSO.

Le coût de ces travaux est évalué à environ $120,000, mais il a été fait peu de choses jusqu'à cette date. Le remblai aux abords du passsage d'eau, du côté du Cap-Breton du détroit de Canso, a été exécuté à l'entreprise par MM. Gray et McManus et l'ouvrage est terminé. M. William Starkey, qui a entrepris de construire le pont flottant, poursuit les travaux d'une manière satisfaisante. Les ouvrages en fer se font à l'entreprise par la compagnie dite *The Truro Foundry and Machine Company*. MM. McDonald et Moffat ont entrepris de construire la barge pour convoi mais n'ont encore rien fait ou que peu de choses.

Actuellement il est demandé des soumissions pour la construction d'un bac-passeur d'après les plans et devis préparés aux ateliers de MM. Carrier, Lainé et Cie de Lévis.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892	$10,297 65
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892	5,839 72
	$16,137 37

SECTION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Tous les travaux de construction sur cette section du chemin ont été complétés, à part ce qui concerne le service d'eau, et il reste encore à terminer deux stations à eau pour lesquelles on possède un crédit.

COUT DE CONSTRUCTION ET DU MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892	$1,825,192 14
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892	129 75
Total	$1,825,321 89

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

La partie de ce chemin comprise entre Sydney, Sydney-nord et les Grand-Narrows a été exploitée depuis le 24 novembre 1890, et celle entre les Grand-Narrows et la Pointe-Tupper depuis le 1er janvier 1891, en sorte que le chemin, comme on l'observera, se trouve ouvert au trafic depuis bien près de deux ans. Pour la commodité du public le chemin a été livré à la circulation avant qu'il fut terminé, et à la fin de l'exercice de 1891–92 il restait encore à payer quelques comptes de construction et de matériel d'exploitation. Ces comptes comprenaient principalement ceux du chemin de fer Intercolonial pour le matériel des gares et le transport des matériaux de construction au cours des travaux pendant l'année précédente. Il restait encore à exécuter quelques menus travaux de construction ainsi qu'à régler quelques réclamations de terrains. Toutes ces choses sont en bonne voie d'achèvement. Au cours de l'avant-dernière session un acte du parlement a été passé pour déclarer que ce chemin formerait partie du chemin de fer Intercolonial. Le trafic des voyageurs sur la section du Cap-Breton du chemin de fer Intercolonial est très considérable pendant la saison d'été, mais peu important en hiver, et quant au fret il y en a excessivement durant toute l'année, mais particulièrement pendant la saison de la navigation.

COÛT DE LA CONSTRUCTION ET DU MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892	$3,630,833 54
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892	1,341 49
Total	$3,632,175 03

CHEMIN DE FER DE DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce chemin a été complété et livré à la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest (pour laquelle il avait été construit) en juillet 1891, et depuis lors il n'a pas cessé d'être exploité. Les entrepreneurs du chemin ont présenté à l'Etat une réclamation au montant de $107,776.25 pour travaux accomplis en sus de l'estimation finale de l'ingénieur, et sur ce montant il leur a été accordé $1,925.61, ce qui laisse une balance de $105,850.64 à laquelle les entrepreneurs n'ont pas droit aux termes du contrat.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892	$614,789 27
do du 30 juin 1892 au 30 août 1892	.....
Total	$614,789 27

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS OU EN TERRES.

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 pour 100 sur le coût des tunnels et ponts; indiquant le chiffre de la subvention accordée à chacune, le total payé jusqu'au 30 juin 1891, dans le cours de l'exercice se terminant le 30 juin 1892, et pendant le trimestre qui s'est terminé le 30 septembre 1892, respectivement; ainsi que la somme totale payée jusqu'à cette dernière date.

—	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1891.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 septembre 1892.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Albert-Sud	16	51,200 00	31,500 00	18,960 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie des Chaleurs	70	620,000 00	524,175 00	.....	524,175 00	524,175 00
3	Jonction de Beauharnois	30	96,000 00	58,900 00	.....	58,900 00	58,900 00
4	Belleville et Hastings-Nord	7	22,400 00	21,888 00	.....	21,888 00	21,888 00
5	Belleville et Lac Nipissingue	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
6	Bracebridge et Baysville	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
7	Brantford, Waterloo et Lac Erié	18	57,600 00	52,810 00	.....	52,810 00	52,810 00
8	Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie	60	192,000 00	92,400 00	12,800 00	105,200 00	105,200 00
9	Bouctouche et Moncton	32	102,400 00	67,020 00	.....	67,020 00	67,020 00
10	Canada-Atlantique	53 et pont	314,400 00	282,355 20	.....	282,355 20	282,355 20
11	Canada-Central	120	1,525,250 00	1,525,250 00	.....	1,525,250 00	1,525,250 00
12	Canadien du Pacifique	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	.....	25,000,000 00	25,000,000 00
13	Prolongement du Pacifique Canadien	160	1,500,000 00	.....	1,500,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
14	Cap-Rouge et Saint-Laurent	12	38,400 00	.....	.....	.....	.....
15	Pour une ligne du Cap Tourmente vers la baie Murray	20	64,000 00	.....	.....	.....	.....
16	Caraquette	67	224,000 00	224,00 000	.....	224,000 00	224,000 00
17	Central	44 $\frac{50}{100}$	142,400 00	75,639 00	.....	75,639 00	75,639 00
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique	49	156,800 00	.....	.....	.....	.....
19	Vallée de Cornwallis	14	44,800 00	42,670 00	2,130 00	44,800 00	44,800 00
20	Colombie et Kootenay	35	112,000 00	.....	88,800 00	88,800 00	88,800 00
21	Cumberland	14	44,800 00	39,850 00	.....	39,850 00	39,850 00
22	Cie de Chaux du Canada	7	22,400 00	15,360 00	.....	15,360 00	15,360 00
23	Comté de Drummond	63 $\frac{10}{100}$	201,920 00	177,300 00	5,105 00	182,405 00	182,405 00
24	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	38,400 00	38,400 00	.....	38,400 00	38,400 00
25	Erié et Huron	52	166,400 00	96,000 00	.....	96,000 00	96,000 00
26	Esquimalt et Nanaïmo	71	750,000 00	750,000 00	.....	750,000 00	750,000 00
27	Pour une ligne de Frédéricton *via* Oromocto et Gagetown au Nouveau-Brunswick	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
28	Frédéricton et Sainte-Marie	1	30,000 00	30,000 00	.....	30,000 00	30,000 00
29	Goderich et Wingham	31	99,200 00	.....	.....	.....	.....
30	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
31	Great Eastern	60	229,500 00	35,500 00	4,845 00	40,345 00	40,345 00

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au 30 juin 1892—*Suite.*

—	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1891.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 septembre 1892.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
32	Great Northern	50	160,000 00	54,588 00	24,100 00	78,688 00	78,688 00
33	Jonction de Guelph	16	51,200 00	46,000 00	.....	46,000 00	46,000 00
34	Embranchement de Harvey	3	9,600 00	5,553 57	.....	5,553 57	5,553 57
35	Hereford	49	156,800 00	155,200 00	.....	155,200 00	155,200 00
36	International	49	156,800 00	156,800 00	.....	156,800 00	156,800 00
37	Inverness et Richmond	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
38	Irondale, Bancroft et Ottawa	50	160,000 00	15,000 00	.....	15,000 00	15,000 00
39	Joliette à Saint-Jean de Matha	8	25,600 00	.....	.....	.....	.....
40	Joggins	18 25/100	58,400 00	37,500 00	.....	37,500 00	37,500 00
41	Kingston et Pembroke	15	48,000 00	48,000 00	.....	48,000 00	48,000 00
42	Napanee, Kingston et Ouest	78	268,400 00	192,944 00	.....	192,944 00	192,944 00
43	L'Assomption	3 50/100	11,200 00	11,200 00	.....	11,200 00	11,200 00
44	Pour une ligne de "Lachine Bank" à la Rivière des Prairies	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
45	Lac Erié et Rivière Détroit	85	342,400 00	118,400 00	.....	118,400 00	118,400 00
46	Colonisation du Lac Témiscamingue	68 50/100	240,200 00	52,760 00	.....	52,760 00	52,760 00
47	Leamington et Saint-Clair	16	51,200 00	51,200 00	.....	51,200 00	51,200 00
48	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	32	102,400 00	.....	.....	.....	.....
49	Lotbinière et Mégantic	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
50	Manitouline et Rive Nord	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
51	Massawippi (Jonction)	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
52	Maskinongé et Nipissingue	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....
53	Montréal et Sorel	45	112,000 00	93,757 57	.....	93,757 57	93,757 57
54	Montréal et Jonction de Champlain	63	103,600 00	88,500 00	.....	88,500 00	88,500 00
55	Montréal et Ouest	70	361,270 00	76,143 00	32,253 00	108,396 00	186,031 00
56	Montréal et Lac Maskinongé	13 50/100	42,200 00	41,280 00	.....	41,280 00	41,280 00
57	Montréal et Ottawa	60	192,000 00	.....	49,960 00	49,960 00	49,960 00
58	Colonisation de Montford	21	67,200 00	.....	.....	.....	.....
59	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	37	118,400 00	113,440 00	.....	113,440 00	113,440 00
60	Vallée de Nicola	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
61	Nipissingue et Baie James	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
62	Cie de fer, houille et ch. de fer de New-Glasgow	12 50/100	40,000 00	.....	.....	.....	.....
63	Nord et Ouest	100	320,000 00	312,000 00	.....	312,000 00	312,000 00
64	Nord et Jonction du Pacifique	110	1,320,000 00	1,320,000 00	.....	1,320,000 00	1,320,000 00
65	Central de la Nouvelle-Ecosse	80	256,000 00	222,400 00	8,300 00	230,700 00	230,700 00
66	Ontario et Pacifique	53 87/100	172,400 00	.....	.....	.....	.....
67	Ontario, Belmont et Nord	10	32,000 00	.....	.....	.....	.....
68	Orford-Mountain	31	99,200 00	.....	32,000 00	32,000 00	32,000 00

69	Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa	7	22,400 00	.....	.....	.....	.....
70	Ottawa et Vallée de la Gatineau	62	320,000 00	87,582 00	38,790 00	126,372 00	176,192 00
71	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	107	430,400 00	.....	.....	.....	.....
72	Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg	52	166,400 00	.....	.....	.....	.....
73	Colonisation de Parry-Sound	40	128,000 00	.....	30,400 00	30,400 00	30,400 00
74	Pontiac et Jonction du Pacifique	$92\frac{50}{100}$ et pont.	337,100 00	174,828 00	.....	174,828 00	174,828 00
75	Jonction de Philipsburg	$6\frac{75}{100}$	21,600 00	.....	.....	.....	.....
76	Pontiac et Renfrew	6	19,200 00	13,600 00	.....	13,600 00	13,600 00
77	Port-Arthur, Duluth et Western	$89\frac{75}{100}$	287,200 00	87,000 00	70,075 00	157,075 00	157,075 00
78	Central de Québec	$15\frac{50}{100}$	60,342 00	60,342 00	.....	60,342 00	60,342 00
79	Québec et Lac Saint-Jean	248	1,003,495 00	818,705 00	262,227 73	844,927 73	844,928 73
80	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	96,000 00	65,600 00	.....	65,600 00	65,600 00
81	Ristigouche et Victoria	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....
82	Pour une ligne de Revelstoke à la tête du Lac Laflèche	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....
83	Pour une ligne de la Pointe au Sable, Havre Shelburne à Annapolis Royal et à un point ou près de Glasgow à Liverpool	75	240,000 00	.....	.....	.....	.....
84	Shuswap et Okanagon	51	163,200 00	162,260 00	.....	162,260 00	162,260 00
85	Norfolk-Sud	17	54,400 00	.....	54,400 00	54,400 00	54,400 00
86	Pacifique d'Ontario-Sud	49	158,400 00	.....	.....	.....	.....
87	Sainte-Catherine et Niagara	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00	38,400 00	38,400 00
88	Saint-Eustache à un point sur le C.C.P. à l'Ile Jésus	12	38,400 00	.....	.....	.....	.....
89	Saint-Eustache à Saint-Placide	18	57,600 00	.....	.....	.....	.....
90	Sainte-Flavie ou Petit-Métis à Matane	50	160,000 00	.....	.....	.....	.....
91	Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford	5	16,000 00	.....	.....	.....	.....
92	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2.50 et tunnel	375,000 00	316,400 00	58,600 00	375,000 00	375,000 00
93	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	$38\frac{85}{100}$	217,600 00	124,816 00	92,784 00	217,600 00	217,600 00
94	Saint-Laurent et Adirondack	$25\frac{82}{100}$	82,624 00	.....	40,256 00	40,256 00	64,704 00
95	Saint-Jean à Sainte-Rosalie	32	102,400 00	.....	.....	.....	.....
96	Saint-Louis à Richibouctou	7	22,400 00	22,400 00	.....	22,400 00	22,400 00
97	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	59	188,800 00	.....	.....	.....	.....
98	Saint-Placide à Saint-André	8	25,600 00	.....	.....	.....	.....
99	Saint-Rémi à Saint-Cyprien	12	38,400 00	.....	.....	.....	.....
100	St-Stephen et Mill-Town	$3\frac{50}{100}$	11,200 00	.....	.....	.....	.....
101	Stewiacke et Lansdowne	74	236,800 00	.....	.....	.....	.....
102	Summerside à la Baie-Richmond	3	9,600 00	.....	.....	.....	.....
103	Sydney à Louisbourg	28	89,600 00	.....	.....	.....	.....
104	Témiscouata	119	670,800 00	569,970 00	54,830 00	624,800 00	645,950 00
105	Mille-Iles	18	54,400 00	10,400 00	.....	10,400 00	10,400 00
106	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique	16	51,200 00	.....	.....	.....	.....
107	Vallée de Tobique	28	134,400 00	.....	73,000 00	73,000 00	73,000 00
108	Toronto, Grey et Bruce	5	16,000 00	.....	14,656 00	14,656 00	14,656 00
109	Jonction de Waterloo	11	35,200 00	.....	32,800 00	32,800 00	32,800 00
110	Comté de l'Ouest	20	500,000 00	500,000 00	.....	500,000 00	500,000 00
111	Woodstock *viâ* London à Chatham	80	256,000 00	256,000 00	.....	256,000 00	256,000 00
112	Woodstock et Centreville	26	83,200 00	.....	.....	.....	.....
	Total	$6,253\frac{89}{100}$	44,968,501 00	35,701,986 34	2,404,466 73	38,068,053 07	38,241,106 07

On observera que le tableau précédent comprend les chemins de fer Canada-Central, de la Rive-Nord, d'Esquimalt, de Nanaïmo et du Pacifique Canadien.

LISTE des chemins de fer recevant des subventions de sommes fixes pendant un certain nombre d'années:—

Nom du chemin de fer.	Milles.	Montant payable tous les six mois pendant vingt ans.	Observations.
		$ cts.	
Atlantique et Nord-Ouest	252	93,300 00	Chemin terminé et en exploitation.
Transport Maritime de Chignecto	16·85	85,301 00	
Kingston, Smith's Falls et Ottawa	56	3,136 00	
Québec-Central	90	10,595 77	
Sainte-Catherine et Niagara	34	1,890 00	
Gouvernement provincial de Québec (Q. M O. et C. O, (et Ch. du Nord	279	59,850 00	Chemin terminé et en exploitation. NOTE—Dans l'état des chemins de fer qui reçoivent une subvention en espèces par mille on trouvera 160 milles de ce chemin de la jonction Stewarton à Québec.

Montant payé annuellement à la province de Québec pour intérêt sur la subvention accordée au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et chemin de fer de la Rive-Nord, 5 pour 100 sur $2,394,000—$119,700.

Le chemin de fer de Montréal à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, ayant une subvention s'élevant à $250,000 par année pendant 20 ans, et pris en charge par la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, a été divisé en trois sections, comme suit:—

(1.) De Montréal à Sherbrooke, 108 milles.
(2.) De la ligne internationale à Mettawamkeag, 144 milles.
(3.) De Harvey à Salisbury, 115 milles.

La dernière section n'a pas été construite et le montant de la subvention s'élevant à $63,400 est périmé.

Les deux premières sections sont terminées et en exploitation, ce qui donne droit à la compagnie de recevoir la somme de $186,000 par année pendant 20 ans.

Sur le chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou, les travaux de construction n'ont pas été poursuivis depuis mon rapport de l'an dernier.

Coût des lignes de chemins de fer construites par le gouvernement fédéral et transférées à la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'au 30 juin 1892	$30,404,577 65
Du 30 juin 1892 au 30 septembre 1892	292,334 44
Total au 30 septembre 1892	$30,696,912 09

COÛT des chemins de fer du gouvernement fédéral au 30 juin et au 30 septembre 1892.

Nom du chemin de fer.	Coût au 30 juin 1891.	Dépensé depuis le 30 juin jusqu'au 31 août 1892.	Coût total au 31 août 1892.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	53,949,933 65	131,039 11	54,080,972 76
Ile du Prince-Edouard	3,750,081 38	484 00	3,750,565 38
Total	57,700,015 03	131,523 11	57,831,588 14

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des chemins de fer dont les subventions en vieux rails de la valeur indiquée en regard de leurs noms respectifs ont été autorisées par le parlement.

Nom du chemin de fer.	Valeur de vieux rails en fer accordés comme subventions.	Observations.
	$ cts.	
Albert	14,665 45	
Central du Nouveau-Brunswick	83,612 54	Gagné et transféré.
Embranchement de Chatham	24,439 84	do do
Elgin, Petitcodiac et Havelock	44,252 82	do do
Kent-Nord	58,334 27	
Cie de filature d'Halifax	4,335 00	
Cie d'Acier du Canada	11,964 66	
Total	241,604 58	

LISTE des chemins de fer auxquels l'allocation des subventions de terrain a été autorisée par le parlement.

Nom du chemin de fer.	Milles.	Acres alloués.	Observations.
Cie de ch. fer et de houille d'Alberta	50	320,000	
Alberta et Arthabaska	300	1,920,000	
Brandon et Sud-Ouest	17	108,800	
Calgary et Edmonton	340	2,176,000	
Pacifique Canadien (ligne principale)	1,905	25,000,000	
Embranchements du Pacifique Canadien	245	1,568,000	
Esquimalt et Nanaïmo	78	1,900,000	Complétés et en exploitation
Grand Central du Nord-Ouest	450	2,880,000	50 milles complétés et en exploitation.
Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba	142	902,000	
Lac Seul	18	115,200	
Nord-Ouest du Manitoba	456	2,918,400	
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	218¼	1,396,500	
Manitoba et Sud-Est	110	704,000	
Cie de ch. de fer et de houille de Medicine-Hat	8	51,200	
Nord-Ouest du Canada	330	3,300,000	
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	209½	1,089,180	109 milles construits et en exploitation.
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	348½	2,229,333	248 milles construits et en exploitation.
Cie de ch. de f. et de houille, vall. du Daim-Rouge	55	352,000	
Winnipeg et Baie d'Hudson	No distance donnée.	.....	6,400 acres par mille au Manitoba; 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest.
Montagne de Bois et Qu'Appelle	240	1,536,000	

Nom changé par 52 Vic., chap. 65, à celui de Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

Je ne possède pas les renseignements nécessaires pour me permettre de donner la quantité du terrain transmis aux compagnies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Au secrétaire,

Ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 4*a*.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 10 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter comme d'habitude mon rapport annuel touchant l'exploitation des chemins de fer du gouvernement fédéral pour l'année écoulée le 30 juin 1892, avec les rapports du surintendant en chef, de l'ingénieur en chef et le surintendant des mécaniciens du chemin de fer Intercolonial; ceux du surintendant et du surintendant des mécaniciens du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi que les états de compte préparés par les comptables de ces deux voies ferrées.

Tableau indiquant la longueur des chemins de fer du gouvernement fédéral le 30 juin 1892 :—

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	Milles.
Jonction de la Chaudière à Halifax	678
Monction à Saint-Jean	89
Truro à Sydney	217
Jonction d'Oxford à Pictou	70
Jonction de la Chaudière à Lévis	8
Lévis à Saint-Charles, jonction *viâ* Harlaka	14
Jonction Dalhousie à Dalhousie	7
Jonction Derby à Indiantown	14
Jonction Painsec à la Pointe-du-Chêne	11
Jonction Pugwash à Pugwash	5
Jonction Stellarton à Brown's Point	12
Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	1
New-Glasgow à Pictou-Landing	7
Richmond à Dartmouth	5
Total de milles en exploitation régulière	1,142

EMBRANCHEMENTS POUR LE FRET.

		Milles.
Rivière-du-Loup, embranchement du quai		4
Rimouski	do	2
Newcastle	do	2
Dorchester	do	1
Courtney Bay	do	1
Sackville	do	½
Stewiacke	do	1
Filature de coton, Halifax	do	1
		12½
Longueur totale du chemin de fer Intercolonial		1,154½

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction de Windsor	32

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Souris à Tignish	168	
Mount-Stewart à Georgetown	24	
Charlottetown à Royalty-Junction	5	
Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
Alberton au quai Cascumpec	1	
		211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat		1,397½

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'année peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.	—	Total.	Profit.	Perte
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial	1,142	Recettes	2,945,441 97		
		Frais d'exploitation	3,439,377 00	.....	493,935 03
Embranchement Windsor	32	½ des recettes	33,508 85		
		Entretien	19,514 37	13,994 48	
Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	157,442 69		
		Frais d'exploitation	289,706 38	.....	132,263 69
					626,198 72
					13,994 48
Total, milles	1,375			Perte totale.	612,204 24

Au cours de la première moitié de l'année, toutes les apparences indiquaient que les pertes pendant l'année s'élèveraient à un montant beaucoup plus considérable que pendant l'année précédente ; et si l'honorable ministre n'avait pris des mesures rigoureuses pour réduire les frais d'exploitatian, sans nuire à sa valeur, la perte aurait probablement dépassé celle de l'année précédente. Grâce cependant à l'action déterminée du ministre, lorsqu'il a pris le contrôle du département au commencement de la deuxième partie de l'exercice, en adoptant des mesures d'économie, la perte causée par l'exploitation du chemin pendant l'année est de $155,170.93 moindre qu'elle n'a été l'exercice précédent—la perte étant de $612,204.24, contre $767,375.17 l'année précédente—et ce résultat a été obtenu en dépit du trafic languissant de la saison et de la diminution qui s'en est suivie dans les recettes comparativement à celles de l'année précédente.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux dernières années se comparent comme suit :—

	1890-91.	1891-92.
Chemin de fer Intercolonial	$2,977,395 38	$2,945,441 97
Embranchement Windsor	30,239 14	33,508 85
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	174,258 05	157,442 69
	$3,181,888 56	$3,136,393 51

Soit une diminution de $45,495.05 dans les recettes brutes de l'année comparativement à l'année précédente.

Cette diminution des recettes brutes est presque entièrement due à l'état languissant du trafic du fret, particulièrement du trafic local (qui se fait aux taux les plus

élevés), et qui a diminué d'environ 46,000 tonnes comparativement à l'année précédente, tandis que le fret d'entier parcours (transporté à de bas taux) a augmenté d'environ 6,000 tonnes, en sorte que si le trafic du fret local avait été aussi considérable que l'année précédente les recettes nettes auraient accusé un résultat encore meilleur. Toutefois, l'année était trop avancée quand les mesures d'économie adoptées ont pu donner des résultats pour produire l'équilibre entre les recettes et les frais d'exploitation, mais il y a raison d'espérer que si l'on continue la même politique d'économie l'honorable ministre pourra, à la fin de l'année courante, soumettre un état de choses beaucoup meilleur sous le rapport de la recette nette.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dans mon rapport de l'an dernier je mentionnais que les chemins de fer de Prolongement-Est et du Cap-Breton avaient été réunis par acte du parlement au chemin de fer Intercolonial. Comme le coût de ces chemins ainsi que de la section d'Oxford et New-Glasgow est mentionné pour la première fois, cette année, dans le compte du capital de l'Intercolonial, il est donné séparément pour chacun, mais à l'avenir les relevés n'indiqueront qu'une seule somme pour le coût du chemin de fer Intercolonial. Les comptes de l'exploitation de ces parties du chemin sont confondus avec ceux des autres sections de l'Intercolonial et forment un grand tout.

Le trafic du grain de l'ouest pour l'expédition à Halifax a de beaucoup excédé celui des années précédentes, mais on a continué à ne demander pour le transport que le prix excessivement bas de $\frac{19}{100}$ de centin la tonne par mille. Il a été ainsi transporté 1,265,497 boisseaux de grain, et comme il en est arrivé une grande quantité des semaines avant l'époque de l'expédition, et que les élévateurs étaient déjà remplis avant qu'il y eut des navires pour emporter le tout, les voies de service non seulement à Halifax, mais le long de la ligne de Truro à Halifax, se sont trouvées encombrées de wagons chargés, au grand inconvénient et dérangement des affaires ordinaires du chemin. Si ce trafic de grain se continue sur le même pied ou va en augmentant, il n'y a pas de doute que les facilités offertes à Halifax deviendront bien insuffisantes, principalement si on y transporte le grain des semaines et même des mois avant qu'il y en ait besoin pour l'expédition. Mais la question qui se présente c'est de savoir si dans les saisons ordinaires l'on choisira le port d'Halifax pour en faire le débouché du surplus de grain du pays? La question n'a pas encore été résolue, mais si c'est le port que l'on choisit, ce sera parce que l'on y offrira de plus grandes facilités au trafic, et si la chose a lieu le tarif du grain, il me semble, devra être élevé à tel chiffre qui défrayera au moins le prix de transport, car c'est un fait indiscutable que les $\frac{19}{100}$ d'un centin la tonne par mille ne peuvent le faire, en hiver principalement, lorsque le coût du transport se trouve augmenté. Il y a des occasions, sans doute, où c'est un avantage de fournir des chargements à un prix très bas pour les wagons qui autrement s'en iraient à vide.

Le trafic de houille direct a été moins important cette année que depuis quelques années, ce qui peut être attribuée jusqu'à un certain point au fait, me dit-on, que les compagnies de houille n'ont pas obtenu des contrats aussi importants qu'autrefois pour l'approvisonnement des lignes-mères.

Le système de chauffage à la vapeur provenant directement de la locomotive des trains à voyageurs a donné beaucoup de satisfaction et a beaucoup contribué au comfort ainsi qu'à la sûreté des personnes qui voyagent. On a continué pendant l'année à installer ces appareils de chauffage dans les locomotives et wagons, et la fin de l'année on comptait 62 locomotives et 190 wagons qui se trouvaient munies de ces appareils.

On n'a pas négligé non plus de s'intéresser aux employés du chemin en appliquant pendant l'année des freins à air comprimé automatiques Westinghouse à 13 locomotives et 61 wagons à fret, en sorte qu'il y a maintenant 70 locomotives et 677 wagons à fret qui en sont pourvus, cependant on ne retira tout l'avantage de l'application de ces freins que lorsque tous les wagons à fret les posséderont.

Il n'a pas encore été dépensé aucune partie du crédit de $150,000 pour de plus grandes facilités à Halifax.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital au 30 juin 1892 :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
	206	15	92	6	95	24	99	2071	2130	999	44	10	21	2
		5	....	....	....	39	....	103	....	471	....	....	....	....
										794				
		20				63		2174		2264				

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'année aux frais du revenu pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
	1	....	4	....	2	4	2	17	40	38	1	....	6	....
										42				
										29				
										109				

Je ferai ici l'observation que le commis qui a préparé pour le rapport de l'an dernier le relevé du matériel roulant reconstruit pendant l'année, d'après le rapport du mécanicien-chef, a commis une erreur en prenant le nombre à reconstruire au lieu de celui du matériel reconstruit pendant l'année.

L'état pour cette année aurait dû être le suivant :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
	....	.....	5	....	....	2	....	73	157	159	3	4	....	....
										10				
										169				

9—3½

Le tableau suivant indique les frais d'exploitatiun, les recettes brutes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés chaque année, depuis le 1er juillet 1876, date de l'ouverture de ce chemin au trafic comme ligne directe vers l'ouest.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profit.	Pertes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
1876-77	714	1,661,673 55	1,154,445 33	.....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	.....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	.....	716 083 53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429 71	1,506,298 48	.....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	.....	725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	.....	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	.....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	.....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	.....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999 67	2,450,093 88	.....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369 62	2,660,116 93	.....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	.....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.....	276,846 73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575 74	3,012,739 87	.....	547,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	.....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03	1,264,575	1,297,732

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transporté des mines de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière, à Saint-Jean, et à l'ouest de ces endroits ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, chaque année, depuis l'ouverture de ce trafic en 1879 :—

Année.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.		
1876-77	.....	.....	103,420	103,420
1877-78	.....	.....	97,043	97,043
1878-79	300	.....	112,232	112,532
1879-80	1,097	.....	135,369	136,466
1880-81	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	164,453	25,126	366,967	556,546
1590-91	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	35,447	5,918	392,441	433,806

C'est donc pendant l'exercice 1886–87 que ce chemin a transporté de l'ouest le plus grand nombre de tonnes de houille, soit 192,022 tonnes ; depuis lors le trafic direct de houille pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour l'expédition à Halifax, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* Saint-Jean.	
				Report....	104,400	.....	104,400
1876-77	.....	.....	.....	1884-85	300,901	.....	300,901
1877-78	.....	.....	.....	1885-86	389,122	.....	389,122
1878-79	.....	.....	.....	1886-87	575,880	.....	575,880
1879-80	.....	.....	.....	1887-88	69,021	.....	69,021
1880-81	.....	.....	.....	1888-89	129,725	.....	129,725
1881-82	.....	.....	.....	1889-90	502,012	.....	502,012
1882-83	31,011	.....	31,011	1890-91	148,803	69,534	218,337
1883-84	73,389	.....	73,389	1891-92	745,997	519,500	1,265,497
A reporter...	104,400	.....	104,400	Total...	2,965,861	589,034	3,554,895

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77	254,710	1884-85	935,977
1877-78	657,778	1885-86	761,127
1878-79	630,329	1886-87	763,894
1879-80	533,248	1887-88	871,838
1880-81	672,310	1888-89	948,514
1881-82	692,095	1889-90	1,116,050
1882-83	983,916	1890-91	1,013,129
1883-84	817,134	1891-92	954,015

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1884-85	734,902
1877-78	331,170	1885-86	849,800
1878-79	302,921	1886-87	1,018,395
1879-80	534,021	1887-88	1,219,035
1880-81	565,678	1888-89	1,526,158
1881-82	560,253	1889-90	2,610,202
1882-83	1,195,601	1890-91	2,890,921
1883-84	654,673	1891-92	3,776,677

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Pieds.	Année.	Pieds.
1876-77	58,096,474	1884-85	138,493,675
1877-78	56,626,547	1885-86	117,186,512
1878-79	55,626,696	1886-87	161,801,763
1879-80	55,462,654	1887-88	197,755,272
1880-81	72,841,388	1888-89	199,507,777
1881-82	78,356,418	1889-90	210,886,071
1882-83	104,633,417	1890-91	184,188,324
1883-84	131,120,948	1891-92	175,474,340

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés, chaque année, sur le chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Nombre.	Année.	Nombre.
1876-77	34,414	1884-85	70,785
1877-78	46,498	1885-86	74,498
1878-79	47,584	1886-87	82,896
1879-80	70,990	1887-88	98,302
1880-81	61,574	1888-89	85,960
1881-82	73,479	1889-90	86,771
1882-83	68,338	1890-91	95,529
1883-84	60,090	1891-92	87,889

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises envoyées par mer en Europe, ou en venant, *viâ* le port d'Halifax, transportées sur le chemin, chaque année, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Année.	À la Chaudière pour l'ouest.	À Saint-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	.....	.....	.....	.....
1877-78	14,949	.....	3,405	18,354
1878-79	21,628	.....	2,643	24,271
1879-80	21,073	.....	4,952	26,025
1880-81	15,454	.....	3,334	18,788
1881-82	21,607	.....	4,168	25,775
1882-83	24,875	.....	7,911	32,786
1883-84	19,696	.....	6,533	26,229
1884-85	22,787	.....	8,405	31,192
1885-86	13,464	.....	8,216	21,680
1886-87	16,923	.....	9,811	26,734
1887-88	41,864	.....	8,878	50,742
1888-89	17,340	.....	11,481	28,821
1889-90	9,895	.....	11,730	21,625
1890-91	9,923	.....	10,764	20,687
1891-92	9,719	17	23,835	33,571

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transportées chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe.

Année.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	340	.....	.....	340	.....	.....	.....	.....
1877-78	186	.....	.....	186	.....	.....	.....	.....
1878-79	1,041	.....	.....	1,041	.....	.....	.....	.....
1879-80	12,220	.....	.....	12,220	.....	.....	.....	.....
1880-81	13,872	.....	.....	13,872	4,022	.....	2,902	6,924
1881-82	14,256	.....	1,290	15,546	7,146	.....	3,607	10,753
1882-83	9,465	.....	508	9,973	11,126	.....	5,497	16,623
1883-84	13,778	.....	3,068	16,846	14,543	.....	7,265	21,808
1884-85	10,381	.....	3,661	14,042	18,024	.....	8,445	26,469
1885-86	4,394	.....	3,998	8,392	7,660	.....	5,858	13,518
1886-87	20,450	.....	8,500	28,950	15,044	.....	8,395	23,439
1887-88	14,320	.....	14,085	28,405	21,641	.....	7,133	28,774
1888-89	24,358	.....	7,160	31,518	12,955	.....	11,120	24,075
1889-90	7,390	.....	8,913	16,303	6,778	.....	6,125	12,903
1890-91	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transportées, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe :—

Année.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-60	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	475	1,619	957	3,051	4.031	1,066	2,487	7,584
1882-83	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	1.669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1896-91	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763

L'on a enlevé les rails en acier de 56 lbs sur un parcours de quarante-trois milles pour les remplacer aux frais du revenu par 4,560 tonnes de rails de 67 lbs ; l'on a également renouvelé 500,374 traverses, chiffre qui excède de beaucoup celui des renouvellements d'aucune année antérieure.

1,000 pieds environ du pont de chevalets jeté sur les "Narrows" dans le port d'Halifax ont été emportés pendant une forte tempête, en sorte que la communication par voie ferrée avec Dartmouth a été coupée. De promptes mesures furent

prises pour reconstruire, mais comme l'eau a une profondeur variant de 50 à 60 pieds aux endroits profonds il a fallu du temps pour faire l'ouvrage; toutefois le trafic n'a pas pas été interrompu plus qu'il n'a fallu. Le coût de la reconstruction s'est élevé à $32,000 ; on peut considérer que c'est là une dépense extraordinaire imputée sur le revenu de l'année et qui ne se répétera pas, on l'espère, d'ici à bon nombre d'années. La même tempête qui a détruit le pont dans le port d'Halifax a également emporté les chevalets du quai en eau profonde à Halifax, sur lequel se transporte le grain des élévateurs aux navires. Le coût du remplacement de cette construction était une dépense imprévue. D'une année à l'autre cependant nous trouvons de ces items de dépense sur laquelle nous n'avons aucun contrôle et qui se produit inopinément par suite de l'action des éléments, et nous ne pouvons jamais calculer quelle sera pendant une année la destruction par l'effet du feu, du vent et de l'eau. C'est l'espoir cependant qu'en continuant la politique d'économie adoptée par l'honorable ministre on obtiendra prochainement l'équilibre entre les recettes et les frais d'exploitation. Pour cela il faudra que ces dépenses soient les plus basses possible, tout en tenant compte de la valeur du chemin, ce qui ne pourra s'obtenir que si le chef de chaque division du chemin de fer contrôle entièrement les hommes sous ses ordres et surveille attentivement les travaux afin qu'il n'y ait pas de dépense inutile.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel le 30 juin 1891..	$53,629,714 81
Ajoutez les dépenses durant l'exercice 1891-92.....	320,218 84
Coût total le 30 juin 1892.....	$53,949,933 65

Se décomposant comme suit :—

——	Chemin.	Matériel roulant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial.....	40,106,073 45	7,053,494 06	47,159,567 51
Prolongement-Est.....	1,127,859 02	196,183 79	1,324,042 81
Section d'Oxford et New-Glasgow.....	1,488,567 62	336,624 52	1,825,192 14
Chemin de fer du Cap-Breton.....	3,490,118 65	151,012 54	3,641,131 19
	46,212,618 74	7,737,314 91	53,949,933 65

Comme ces chemins n'en forment plus qu'un seul en vertu d'un acte du parlement, le compte du capital comprendra à l'avenir le coût du chemin et du matériel roulant du chemin de fer Intercolonial.

Le chemin et le matériel sont en très bon état, et les rampes de même que l'alignement général de la ligne-mère sont dans des conditions spéciales pour assurer une bonne vitesse aux convois rapides d'entier parcours.

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis a exploité ce chemin en vertu d'un arrangement en date du 21 septembre 1871 pour un terme finissant le 1er janvier prochain, renouvelable aux mêmes conditions, ou à toutes autres conditions que l'on conviendra mutuellement. D'après l'arrangement la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite le chemin et l'Etat entretient la voie et les constructions, la première partie recevant les deux tiers des recettes brutes et l'autre un tiers. Le chemin a été bien entretenu, et on a enlevé les rails en fer usés sur un parcours de 4¼ milles pour les remplacer par des rails en acier de 56 livres avec éclisses à cornières ; en un mot la voie est en bon état de service.

TABLEAU indiquant les recettes et leur division entre l'embranchement Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, l'entien, les frais et recettes nettes de l'embranchement Windsor pendant chaque année depuis 1880.

Année.	Milles en exploitation.	⅓ des recettes brutes.	Prop. du ⅓ des recet. brutes créditée à la ligne de la Jonct. O. jusqu'à Halifax.	Prop. du ⅓ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Perte.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	.....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	.....
1882-83..	32	32,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	.....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	.....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	.....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	.....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	.....
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	.....

Si l'on renouvelle l'arrangement du 21 septembre 1871, je suggérerais d'imposer à la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis la condition d'exploiter et d'entretenir la voie et les constructions. Cet arrangement, j'en suis convaincu, donnerait plus de satisfaction au gouvernement de même qu'à la compagnie.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel roulant le 30 juin 1891		$3,741,780 89
Dépense pendant l'année :—		
Déplacement des bâtiments de la gare de Summerside	$4,995 42	
Terrain à la gare de Charlottetown	3,305 07	8,300 49
Coût total, le 30 juin 1892		$3,750,081 38

Ces chiffres se décomposent comme suit :—

Coût du chemin	$3,291,352 38
Coût du matériel roulant	458,729 00
Coût total le 30 juin 1892	$3,750,081 38

Le matériel roulant porté au compte du capital et représentant la somme de $458,729 se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés.	Wagons-plates-formes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgon de payeur.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagon à bagage et à fumer.	Wagon officiel.						
21	17	15	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant construit pendant l'année se compose de :—Un wagon fermé.

COMPTE DU REVENU.

Le trafic de l'année qui nous occupe a été très languissant et accuse une diminution dans le transport et des voyageurs et du fret. Le nombre des voyageurs à été de 6,119 de moins et la quantité de fret de 8,446 tonnes aussi de moins que pendant l'année précédente. En conséquence on a constaté la diminution suivante des recettes : pour les voyageurs $1,333.02, pour le fret $11,677.59, pour les malles et divers $3,804.75, soit une diminution totale des recettes de $16,815.36 comparativement à l'année précédente.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque année depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Année.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Perte.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		
1875-76	199	214,930 43	118.060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158.363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389

L'augmentation du chiffre de la perte sur celui de l'année précédente a été en partie causée par le naufrage, au large du Cap-Breton, du navire portant les nouveaux rails d'acier qui auraient dû être posés sur la voie en 1890-91, et ne l'ont pas été au cours de cet exercice. D'un autre côté les nouveaux rails en acier obtenus pour les deux exercices ont tous été posés en 1891-92 et débités contre le revenu de cette dernière année. Le total des frais s'est donc élevé à $36,175.19, et la moitié de cette somme, dans le cours ordinaire des choses, aurait dû être débitée contre le revenu de 1890-91, de sorte que la perte pendant chacune de ces deux dernières années se serait chiffrée par $101,819.62 en 1890-91 et 114,176.10 en 1891-92.

Pendant l'année on a enlevé les rails en fer de 40 lbs sur un parcours de $11\frac{1}{2}$ milles, pour les remplacer par des rails en acier de 50 lbs.

	Milles.
La longueur du chemin sur laquelle il y a aujourd'hui des rails en acier est de	85
Et des rails en fer de	126
Longueur totale du chemin	211

On se propose de continuer chaque année à remplacer environ 8 ou 9 milles des vieux rails en fer par de nouveaux rails d'acier jusqu'à ce que toute la ligne en soit pourvue, tout en utilisant les meilleurs des vieux rails en fer pour les réparations.

On a entretenu la voie et le matériel roulant en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

Le secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 26 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumttre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1892.

Je joins à mon rapport ceux de l'ingénieur en chef et du mécanicien-chef, de même que les états suivants préparés par le comptable et le trésorier en chef :—

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Frais de traction.
" 4. Dépenses pour wagons.
" 5. Entretien da la voie et des travaux d'art.
" 6. Dépenses pour gares.
" 7. Frais généraux.
" 8. Compte d'approvisionnements généraux.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, soit 1,142 milles.

CAPITAL.

Le coût total du chemin et du matériel le 30 juin 1891, d'après le dernier rapport, était de	$46,988,163 13	
A déduire, remboursement à compte de la dépense de l'année précédente	132 29	
Coût total le 30 juin 1891	$46,988,030 86	

Coût des chemins de fer suivants et de leur matériel roulant, le 30 juin 1891 :—

Chemin de fer de Prolongement-Est, d'après le dernier rapport	$1,321,986 89	
A ajouter, les paiements effectués à Ottawa	2,055 92	
	$1,324,042 81	
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow	1,176,446 91	
Chemin de fer du Cap-Breton	3,541,194 23	
		6,641,683 95
Total		$ 53,629,714 81

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Pont de service à Truro	$ 5,983 70
Escalier à Halifax	691 00
Voie de service de la Compagnie de filature d'Halifax	3,184 09
Plus grandes facilités à Moncton	710 00
do do New-Glasgow	11,107 91
do do Saint-Jean	1,086 85
Prolongement en face de la cité de Saint-Jean	176 15
Nouvelles propriétés à Saint-Jean	79,960 42
Embranchement Dartmouth	796 46
Embranchement d'Indian-Town	642 75
Embranchement Saint-Charles	45.171 27
Matériel roulant	22,026 25
	$175,536 65

Chemin de fer du Cap-Breton et Prolongement Est—		
Bac pour convoi entre Mulgrave et la Pointe-Tupper	$ 10,297 65	
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow	48,745 23	
Chemin de fer du Cap-Breton	89,639 31	
		$ 320,218 84
		$ 53,949,933 65

Le pont de service à Truro est une structure de fer de 300 pieds de longueur qui traverse la cour du chemin de fer. Le chiffre mentionné plus haut couvre le coût total.

Escalier à Halifax.—Le prix entier d'un escalier couvert en face de la gare des voyageurs de Halifax et aboutissant à la rue Lockman.

Plus grandes facilités à Moncton.—Le coût de quelques nouvelles machines-outils pour les ateliers.

Plus grandes facilités à New-Glasgow.—Partie du coût d'une nouvelle gare et de bureaux, ainsi que de l'agrandissement du hangar à marchandises de la cour.

Plus grandes facilités à Saint-Jean.—Pour terres obtenues il y a quelques années pour les fins de chemins de fer.

Prolongement en face de la cité de Saint-Jean.—Dépenses pour le tracé du chemin.

Nouvelle propriété à Saint-Jean—Partie du coût de la propriété Harris attenante à la gare du chemin de fer.

Embranchement Dartmouth.—Pour payer des terrains obtenus à l'époque de la construction.

Embranchement d'Indian-Town.—Paiement de réclamations pour terrains et frais de règlement de ces réclamations.

Embranchement Saint-Charles.—Paiement de réclamations pour terrains et frais légaux à ce sujet.

Matériel roulant.—Coût de l'installation de freins à air comprimé automatiques Westinghouse à 61 wagons à fret et 13 locomotives, ainsi que d'un appareil de chauffage à la vapeur dans 41 wagons à voyageurs et 5 locomotives.

Le nombre total des wagons à fret pourvus du frein à air comprimé automatique Westinghouse est maintenant de 661.

190 wagons à voyageurs sont aujourd'hui chauffés au moyen de la vapeur produite par la locomotive, et 62 locomotives sont munies des appareils qu'il faut pour cet objet.

Bac pour convoi entre Mulgrave et la Pointe-Tupper.—Travaux exécutés aux abords et matériaux fournis.

Chemin de fer Oxford et New-Glasgow, et chemin de fer du Cap-Breton.—Ces montants couvrent les dépenses encourues par la division de la construction.

Compte du revenu.

Les dépenses et les recettes de l'année ont été les suivantes:—

Dépenses	$3,439,377 00
Recettes	2,945,441 97
	$ 493,935 03

Comparaison des recettes brutes de l'année avec celles de l'année précédente:—

En 1890-91	$2,977,395 38
En 1891-92	2,945,441 97
	$ 31,953 41

Les recettes provenant du trafic des voyageurs sont comme suit :

En 1890–91	$962,316 88
En 1891–92	961,427 94
	$ 888 94

Les recettes du trafic de fret se comparent comme suit :

En 1890–91	$1,854,629 88
En 1891–92	1,803,529 03
	$ 51,100 85

Les recettes pour le transport des malles de l'Etat et autres articles montrent les résultats suivants :

En 1891–92	$180,485 00
En 1890–91	160,448 62
	$ 20,036 38

Le nombre de voyageurs comparé à ceux qui ont été transportés l'an dernier est comme suit :

En 1890–91	1,298,304
En 1891–92	1,297,732
	572

Le poids du fret indique les chiffres suivants :

	Tonnes.
En 1890–91	1,304,534
En 1891–92	1,264,575
	39,959

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de fret, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :

Articles.	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	1,013,129	954,015	.....	59,114
Boisseaux de grain	2,890,921	3,776,677	885,756	.....
Bois de construction, en pieds	184,138,324	175,474,340	.....	8,663,984
Têtes de bétail vivant	95,529	87,889	.....	7,640
Autres marchandises, en tonnes	899,724	858,635	.....	41,089

Il y a eu diminution dans la quantité du fret de presque chaque espèce.

L'augmentation relativement au grain transporté se constate dans l'avoine, l'orge et les pois envoyés à Halifax pour l'expédition.

La quantité de houille transportée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces supérieures, comparée à celle de l'année précédente, est comme suit :

	Tonnes. *Vûâ* la Jonction de la Chaudière et Québec.	Tonnes. *Vûâ* Saint-Jean.
Pendant l'année terminée le 31 décembre 1890	137,355	137
do do 1891	116,005	7,663

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'année précédente :—

En 1890-91	$3,662,341 94
En 1891-92	3,439,377 00
	$222,964 94

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier :—

Par mille parcouru par les locomotives—

	Centins.
1890-91	60·23
1891-92	60·96

Par mille parcouru par les convois—

1890-91	72·84
1891-92	73·13

Par mille de chemin de fer—

1890-91	$3,347 66
1891-92	3,011 71

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux constructions, et tous les ouvrages du chemin de fer ont été entretenus en bon état de service.

500,374 nouvelles traverses ont été placées sur la voie ; 160 milles du chemin ont été reballastés ; 43 milles ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants, chaque rail pesant 67 lbs à la verge, et 3 milles de voie d'évitement nouvelle ont été construits en différents endroits.

Le pont jeté sur les *Narrows* du port d'Halifax à Richmond a été emporté pendant une tempête, et il a été reconstruit au coût de $32,000.

On a remplacé trois ponts en bois par d'autres en acier.

On a également construit sept nouveaux ponts en acier plus forts, de 20 travées en tout, pour en remplacer d'autres en fer.

Les tabliers d'un grand nombre de ponts ont été renouvelés et mis en meilleur état.

Il a été construit deux nouveaux ponts à tablier supérieur pour en remplacer d'autres en bois.

Les clôtures ont été réparées au besoin, et il en a été construit de nouvelles sur un parcours de 103 milles.

Outre les réparations aux paraneignes existants, il a été reconstruit 14,000 pieds linéaires de ces paraneiges

Les constructions protégeant la voie contre la neige (*snow sheds*) ont été réparées au besoin et il en a été refait 1,600 pieds linéaires.

On a entretenu en bon état les bâtiments sur la voie. Il a de plus été construit une gare et le logement de l'agent, deux autres logements pour des agents, deux salles de fret, deux grands hangars pour la houille de 300 pieds chacun, un bâtiment en brique de 51 pieds par 42, outre plusieurs autres plus petits bâtiments. La gare d'Amherst a subi d'importantes modifications et améliorations.

Les quais et chevalets ont également subi d'importantes réparations.

Beaucoup de dragage a été fait à Pictou-Landing et à Saint-Jean.

Le matériel roulant a été réparé au besoin et est en bon état.

Il a été acheté quatre nouvelles et puissantes locomotives pour le trafic du fret afin de maintenir la même quantité de matériel roulant ; on a aussi reconstruit une locomotive dans les ateliers du chemin de fer.

Il a été acheté ou reconstruit dans les ateliers du chemin de fer dix wagons à voyageurs, cent soixante-huit wagons à marchandises, un chasse-neige et six flangers, afin de remplacer ceux qui étaient hors de service.

Le service de l'eau a été bien entretenu.

MATÉRIEL D'ÉQUIPEMENT.

Valeur des fournitures achetées	$ 1,022,186 70
Valeur des fournitures employées	1,420,683 21
Valeur du vieux matériel vendu	81,644 04

Le matériel en main à la fin de l'année valait :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible	$ 471,826 38
Rails et attaches en fer et en acier	120,556 21
Vieux matériel à vendre	131,482 03
	$723,864 62

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1891-92 n'a pas été très rigoureux, et les convois n'ont été que rarement retardés par la neige. Le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace s'est élevé à une somme beaucoup moindre que l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général,
Chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, année finissant le 30 juin 1892. Av.

1891.		$ cts.	$ cts.	1891.		$ cts.
30 juin...	Coût du chemin de fer Intercolonial.....	46,988,030 86		30 juin...	Par le gouvernement fédéral.....	53,629,714 81
	Chemin de fer de Prolongement-Est.....	1,324,042 81				
	Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.....	1,776,446 91				
1892.	Chemin de fer du Cap-Breton	3,541,194 23				
			53,629,714 81			
30 juin...	Dépense pour l'année courante—					
	Chemin de fer Intercolonial.....	3,184 09				
	Voie de service, Cie de Filature d'Halifax..	45,171 27				
	Embranchement Saint-Charles—					
	Materiel roulant.....	22,026 25				
	Prolong. en face de la ville de St-Jean..	176 15				
	Plus grandes facilités à New-Glasgow...	11,107 91				
	Embranchement d'Indiantown.....	642 75				
	Escalier, gare d'Halifax.....	691 00				
	Plus grandes facilités à Moncton.....	710 00				
	do Saint-Jean	1,086 65				
	Nouvelle propriété, Saint-Jean.....	79,960 52				
	Embranchement Dartmouth.....	796 46				
	Pont pour les piétons, Truro.....	5,983 70				
		171,536 65				
	Prolongem.-Est, ch. de fer du Cap-Breton—					
	Bac pour convois, Détroit de Canso.....	10,297 65				
	Chemin de fer Oxford et New-Glasgow..	48,745 23				
	Chemin de fer du Cap-Breton	89,639 31				
			320,218 84			320,218 84
			53,949,933 65			53,949,933 65

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, année finissant le 30 juin 1892. AV.

Année précédente.	Dépenses.	Année finissant le 30 juin 1892.	Année précédente.	Recettes.	Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
1,281,800 32	Traction, relevé n° 1.....	1,148,199 20	962,316 88	Voyag.....	961,427 94
808,212 35	Voitures, relevé n° 2.....	703,557 89	1,854,629 88	Fret.....	1,803,529 03
955,293 68	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3.....	1,007,935 40	160,448 62	Malles et divers..	180,485 00
396,320 22	Gares, relevé n° 4.....	393,569 74	2,977,395 38		2,945,441 97
197,006 56	Frais généraux, do n° 5...	189,263 60	684,946 56	Balance.....	493,935 03
3,638,633 13		3,442,525 83			
23,708 81	Circulation, par mille.....	3,148 83			
3,662,341 94		3,439,377 00	3,662,341 94		3,439,377 00

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
11,851 10	Salaire du surint. des mécanic., des commis, dépenses de bur. et frais de voyage	11,985 68
274,281 45	Salaires, mécaniciens, chauffeurs, etc.....	273,946 11
555,848 04	Combustible.....	485,123 87
52,172 11	Huile, suif, chiffons et autres menus articles.....	47,324 88
304,550 77	Réparations aux locomotives, tenders et à outillage.....	273,548 23
51,496 55	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	33,979 92
31,600 30	Divers.....	22,290 51
1,281,800 32		1,148,199 20

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses pour wagons—(Relevé n° 2).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
102,388 24	Réparations aux voitures à voyageurs	89,811 00
24,627 52	do aux wagons-poste, d'express et à bagage	24,656 74
283,029 80	do aux wagons à fret et aux fourgons de conducteurs	210,149 12
21,181 51	do aux chasse-neige et flangers	8,297 98
259,940 94	Salaire des conduct., des hommes en ch. des conv. de bagage et des serre-freins	247,725 93
27,101 53	Huile et chiffons pour les machines	25,643 02
64,975 67	Menus approvisionnements et combustible	63,524 71
24,967 14	Divers	33,749 39
808,212 35		703,557 89

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
7,864 26	Mécaniciens-chefs et aides, salaires, commis et dépenses de bur. et de voyage	7,753 96
396,937 65	Gages pour réparations à la voie, aux clôtures, sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	425,053 54
181,364 70	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de service construites	150,649 59
45,975 39	Traverses	112,912 04
159,894 31	Bois de construction, de charpente, etc., pour réparer les ponts, les barrières pour la protection des animaux, les clôtures, les hangars, etc	169,378 31
5,345 04	Réparations aux quais	9,588 00
68,755 29	Réparations aux bâtiments et plates-formes	87,836 88
13,020 80	Réparations à l'outillage	11,410 52
74,055 07	Pour enlever la glace et la neige	30,340 43
2,081 17	Divers	3,012 10
955,293 68		1,007,935 40

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
297,226 60	Salaires et gages des agents de gares, des agents, commis, télégraphistes, agent de fret, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers...	306,068 66
99,093 62	Combustible, huile, lumière, papeterie, billets de passage, et autres faux frais.....	87,501 08
396,320 22		393,569 74

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales—(Relevé n° 5).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
73,338 73	Surintendants en chef, surintendants de district, expéditeurs de convois, agent général du fret, agent général des voyageurs, commis, et dépenses de bureau et de voyage.....	76,366 77
25,248 67	Div. de la comptabilité—App. du comptable en chef et du trésorier, de l'audit. du trafic, du payeur, du caissier, des commis, et dépenses de bur. et de voyage	25,578 91
16,964 06	Dommages aux hommes, aux animaux et aux marchandises.....	6,758 26
26,674 42	Services des passages d'eau.....	29,922 20
1,298 51	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	2,766 13
38,901 19	Divers—Impressions, annonces, etc.....	32,699 79
14,580 98	Dépenses d'agences.....	15,171 53
197,006 56		189,263 60

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Compte d'approvisionnements généraux, année finissant le 30 juin 1892. Av.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1891.				1892.			
30 juin...	Balance.....		933,436 20	30 juin...	Par distribution pendant l'année..	1,420,683 21	
1892.					Vente de matériel, combustible, etc.,		
30 juin....	Achats pendant l'année	1,022,186 70			à d'autres chemins de fer, etc.....	30,633 25	
	Dépenses d'autres divisions.....	235,072 12			Vente de vieux matériel.....	81,644 04	
							1,532,960 50
	Main-d'œuvre.....	53,176 03			Balance—		
	Bordereaux de paye des employés...	12,954 07			Approvisionnements ordinaires, y compris le combustible.....	471,826 38	
			1,323,388 92		Rails en fer et en acier, et attaches.....	120,556 21	
					Vieux matériel à vendre.....	131,482 03	
							723,864 62
			2,256,825 12				2,256,825 12

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. — **Bilan général**, année finissant le 30 juin 1892. — **Av.**

		$ cts.
Caisse		849 72
Approvisionnements généraux—		
Approvisionnements ordinaires, combustible	$471,826 38	
Attaches de fer et d'acier	120,556 21	
Vieux matériel à vendre	131,482 03	
		723,864 62
Gares		62,004 70
Loyers		1,795 09
Comptes des départements—		
Agriculture	$ 6,287 42	
Postes	29,810 00	
Marine	16 30	
Milice	3,144 16	
		39,257 88
Chemin de fer Canada-Est—compte du trafic	$ 6,318 56	
do compte général	651 45	
		6,970 01
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest—compte général	$ 15,893 35	
do do compte du trafic	1,657 42	
		17,550 77
Chemin de fer Grand-Tronc—compte du trafic		6,040 99
Québec-Central		5,381 85
Matériel roulant du Pacifique Canadien		22,446 90
Oxford et New-Glasgow		4,240 75
Chemin de fer Windsor et Annapolis—compte général		341 06
Chemin de fer de Joggins		3 74
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard		19 28
Chemin de fer de Caraquette		314 09
Chemin de fer Kent-Nord		1 41
Chemin de fer Témiscouata		7 33
Chemin de fer du Pacifique Canadien—général		9,090 19
Chemin de fer Bouctouche et Moncton		102 80
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest		3 15
Chemin de fer du Cap-Breton		15,914 09
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs		90 50
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse		10 82
Chemin de fer du Pacifique Canadien—division du Nouv.-Brunswick		4,316 80
Chemin de fer Salisbury et Harvey		54 60
Chemin de fer Maine-Central		15 70

	$ cts.
Canada	1,018,252 07
Fret non réclamé	218 82
Compte indéterminé	3,513 50
Chemin de fer de Chatham	0 07
C. de f. du Pacifiq. Canad., div. du N.-Brunswick—compte du trafic	0 06
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	36 65
Chemin de fer Grand-Tronc—général	8,806 45
Associat. de Bienfaisance et d'Assurance du ch. de fer Intercolonial	1 85
Cie de navigation de l'Ile du Prince-Edouard	0 81
Chemin de fer d'Albert-Sud	13 45
Cie de houille Intercoloniale	22 69

Dt. BILAN GÉNÉRAL, année finissant le 30 juin 1892.—*Suite.* Av.

	$ cts.		$ cts.
Chemin de fer Sud-Est	12 50		
Chemin de fer New-York et Nouvelle-Angleterre	9 89		
Chemin de fer Springhill et Parrsboro'	3,161 99		
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton	1,151 42		
Embranchement d'Elgin	726 10		
Elgin. Petitcodiac et Havelock	12 40		
Chemin de fer Chicago et Grand-Tronc	10 50		
Chemin de fer Canada-Atlantique	2 64		
Chemin de fer Hamilton et Dayton	1 60		
Chemin de fer Ann Harbour et Michigan	0 57		
Chemin de fer Central	1 28		
Cie de fer et de houille de Cumberland	53 19		
Chemin de fer "St. John Street"	20 00		
Cie de wagons palais Pullman	403 55		
Cie de messageries Canadienne	1,500 00		
Cie de steamers Allan	1,892 13		
Cie de houille de l'Acadie	823 93		
Cie de houille Internationale	19 32		
Cie de fer de "Londonderry"	15 10		
Cie "Union Bearing"	928 18		
Cie de Filature de Coton d'Halifax—Voie de service	10,802 78		
Usine de Poulson	273 25		
Ville de Dartmouth	24,000 00		
Cie de télégraphe "Western Union"	1,565 17		
Ontario Car and Foundry Co.,	1,276 00		
Steamer "Admiral"	7,516 22		
do "Contest"	2,213 75		
do "Labrador"	23 50		
do "Sarnia"	12 50		
Cie de fer et de houille de New-Glasgow	27,558 43		
Remises perdues ou détruites	788 81		
Station Nauwigewauk	3 00		
Station Glengarry	5 00		
Station Bloomfield	25 21		
Embranchement de houillère	65 84		
Station Welford	55 00		
Station Sainte-Luce	80 00		
Station du Bic	22 00		
Station Saint-Arsène	107 12		
Station de la Vallée	6 65		
Station Iona	72 71		
Station Nappan	40 00		
Station de la Jonction de Kent	28 38		

Station de la Jonction Derby	231 04		
Station de la Jonction Gloucester	78 87		
Station Dalhousie	19 69		
Station Campbellton (fret)	25 00		
Station de l'Ile Verte	25 00		
Goélette " Mary Jane "	71 30		
Moulin à farine de Cold Brook	1,967 41		
Cie de Conserves de Viande du Canada	6 50		
Cie de Machinerie et Fonderie de Truro	231 67		
Cie de Verrerie de la Nouvelle-Ecosse	20 03		
Cie de Filature de Coton d'Halifax	19 80		
Comptes individuels	20,193 59		
Total	1,030,866 39	Total	1,030,866 39

E. O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1892.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, année finissant le 30 juin 1892.

—	1892.	1891.
Longueur de la voie	1,142	1,094
Parcours des locomotives	5,641,888	6,080,791
do des convois	4,703,151	5,027,791
do des wagons	51,940,141	56,492,801
Recettes par mille pour chaque locomotive ... Centins	52·21	48·96
do de chemin de fer ... Piastres	2,519·19	2,721·57
Par cent des recettes prov. des voyageurs sur les recettes brutes	32·64	32·32
do du fret do do	61·23	62·29
do des autres recettes do do	6·13	5·39
Dépenses par mille de parcours par locomotive—		
Salaire des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs ... Centins	4·85	4·51
Combustible	8·60	9·14
Huile, suif, chiffons et menus articles	·84	·86
Réparations aux locomotives	4·85	5·01
Réparations pour l'eau et les réservoirs	·60	·84
Divers	·40	·52
Total	20·14	20·88
Appoint. du surintend. des mécaniciens, et dépenses de bureau et de voyage	·21	·20
Total	20·35	21·08
Traction—par mille de locomotive	20·35	21·08
Dépenses des wagons—par mille de locomotive	12·47	13·29
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille de locomotive	17·87	15·71
Dépenses de gares do	6·98	6·52
Dépenses générales do	3·35	3·24
	61·02	59·84
Parcours des wagons ... Av.	·06	·39
Total par mille de locomotive	60·96	60·23
Traction—par mille de convoi	24·41	25·49
Dépenses des wagons—par mille de convoi	14·96	16·08
Entretien de la voie et des travaux—par mille de convoi d'art	21·43	19·00
Dépenses de gares do	8·37	7·88
Dépenses générales do	4·02	3·92
	73·19	72·37
Parcours des wagons ... Cr.	·06	·47
Total par mille de convoi	73·13	72·84
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer	3,011·71	3,347·66

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, 21 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de la division du génie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements placés sous ma surveillance a été portée de 1,048 à 1,144 milles, par l'addition de la division du Cap-Breton depuis la Pointe-Tupper jusqu'à Sydney et Sydney-Nord, soit en tout 96 milles.

Dans le cours de l'année on a remplacé sur un parcours de 43¾ milles les vieux rails d'acier (de 4 pouces) par d'autres de 4½, d'un poids de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Il a été renouvelé au cours de l'exercice 500,374 traverses ordinaires et 113 traverses de croisement.

BALLASTAGE.

Environ 125,000 verges cubes de ballast ont été utilisées pendant l'année sur le parcours entier de la voie. Ce service a coûté $44,818.24. On a acheté une nouvelle fosse d'emprunt de 15 acres à Anagance et construit au coût de $9,500 une ligne d'embranchement de 2⅕ milles pour s'y rendre.

SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Il a été construit un sémaphore électrique à Amherst et un autre du genre ordinaire à Shubénacadie. Des signaux-sémaphores ordinaires ont été également érigés à toutes les stations de la division d'Oxford et New-Glasgow. Ces travaux ont été débités au compte du capital.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Il a été construit trois milles de nouvelles voies d'évitement le long de la ligne dans le cours de l'année.

CLÔTURES.

Cent trois milles et un tiers de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont été construits pendant l'année et une grande quantité réparée.

Ce service a coûté $40,405.70.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGES.

On a renouvelé au cours de l'exercice, dans la division nord n° 2, 1,600 pieds d'abris contre la neige, ainsi qu'accompli des réparations considérables à d'autres abris de la même division.

On a également renouvelé 14,023 pieds de clôtures paraneiges et réparé considérablement ailleurs le long de la ligne. Le coût de ces travaux s'est élevé à $15,801.42.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, on a renouvelé à grands frais 950 pieds du vieux chevalet en épinette rouge, à l'approche du hangar à charbon, en utilisant du pin résineux de Géorgie.

Le 7 septembre, un violent coup de vent a emporté environ 400 pieds de la galerie de l'élévateur à grain et sérieusement endommagé la courroie et d'autres parties du mécanisme. Ces réparations ont été exécutées au coût d'environ $1,500.

Il a été construit un passavant à coulisse pour relier le hangar à marchandises à la tête de ligne en eau profonde au hangar des immigrants, afin de faciliter le transport des bagages. De fortes réparations ont été exécutées aux abords de la voie en chevalets conduisant au hangar à fret.

A Richmond on a renouvelé en pin résineux 200 pieds linéaires des abords en épinette rouge de la voie à charbon sur le quai extérieur.

1,000 pieds linéaires à peu près du pont traversant le port de Richmond ont été emportés par le violent coup de vent du 7 septembre. Cette partie du pont a été remplacée et ouverte au trafic avant la fin de la saison.

La dépense pour ce service s'est élevée à $32,000.

A Stewiacke le quai construit pour la commodité du commerce de Maitland a été sérieusemant endommagé par la glace en avril dernier. On en a démoli une partie, puis consolidé le reste au moyen de pilotis et de chaperons, en sorte qu'il vaut mieux maintenant qu'avant d'avoir été endommagé.

A Truro on a soigneusement réparé le hangar à charbon et les abords de la voie à chevalets.

Les réparations nécessaires ont été exécutées aux quais de Mulgrave et de la Pointe Tupper.

A Dorchester on a renouvélé une grande partie du plancher du quai. Il a été aussi fourni trente nouvelles défenses.

A Saint-Jean il a été fait des réparations très considérables au quai de la tête de ligne en eau profonde sur la division de la baie Courtenay. On s'est également procuré six autres poteaux d'amarrage pour ce quai.

Une forte tempête qui a sévie en octobre dernier a enlevé environ 300 pieds du quai de la Pointe-du-Chêne, et sérieusement endommagé certaines autres parties du même quai. Ces dommages ont été réparés.

Batiments et plates-formes.

A la station de North-Street il a été posé un nouveau plancher en bois dur dans la salle d'attente et construit un nouveau bureau à l'usage de l'agent des billets.

Le bureau du contrôleur du fret a été agrandi de 12 par 9 pieds, et la maison de l'aiguilleur réparée.

A Richmond on a renouvelé 8 rangées de longrines de la fosse à bestiaux. On a également renouvelé la voie conduisant au hangar à houille, de 60 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur.

Le hangar à charbon de la voie supérieure a été recouvert d'un bâtiment de 300 pieds de longueur, 50 pieds de largeur, sur montants de 14 pieds, en sorte que l'on peut maintenant décharger le charbon à l'abri. Le toit plat et les ouvertures sont à présent inutiles.

A Rockingham la plate-forme a été allongée de 50 pieds.

A Bedford la plate-forme a été allongée de 50 pieds.

A Enfield on a construit une nouvelle plate-forme de chargement et renouvelé les fosses à bestiaux.

A Elmsdale la plate-forme des voyageurs a été renouvelée.

A Shubenacadie la plate-forme de la gare de 340 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur a été renouvelée. La toiture de la gare a été recouverte en tôle. L'enclos à bestiaux a été renouvelé et l'on a réparé la plate-forme de chargement.

A Brookfield on a renouvelé les fosses et le parc à bestiaux.

A Truro on a renouvelé les longrines de la gare. Le restaurant a subi d'importantes réparations et on a aussi considérablement perfectionné le drainage. La forge située à l'extrémité ouest de la cour a été transportée à côté de la remise à locomotives, de sorte que le contremaître mécanicien pourra ainsi mieux surveiller les forgerons. Cela a nécessité la reconstruction des forges, cheminées, etc. On a construit une nouvelle remise à outils pour le chef des cantonniers. Des réparations générales ont été exécutées à la remise à locomotives du hangar à charbon et autres bâtiments dans la cour de Truro.

A Riverside la station a été complètement réparée. Les murs du bureau ont été entièrement lambrissés.

On a renouvelé deux fosses à bestiaux à cet endroit.

Au garage de Lorne on a construit une nouvelle halte.

Au garage Campbell on a construit une remise à outils pour les cantonniers.

A New-Glasgow on a passé des contrats pour la construction d'une nouvelle gare à voyageurs en briques, une importante addition au hangar à marchandises et une grande salle à bagages.

La cour et les voies de service ont été aussi disposées d'une nouvelle façon et agrandies. Ces améliorations sont maintenant presque terminées.

A Pictou-Landing la plate-forme de la station de 116 pieds de longueur sur 9 pieds de largeur a été renouvelée. On a installé comme hangar à marchandises une partie de l'extrémité ouest de la station.

A Merigomish-Ouest le toit de la gare a été recouvert en tôle.

A Piedmont on a également recouvert en tôle et peinturé le toit de la station.

A Avondale la station a été réparée.

A Marshy-Hope il a été construit une petite cuisine à l'usage de l'agent en arrière de la gare, et le toit de la gare a été recouvert en tôle et peinturé.

A Antigonish on a peinturé la façade de la gare. Le bureau de l'agent a été agrandi et peinturé, et la plate-forme à voyageurs prolongée de 8 pieds sur 6 pieds de largeur.

A Pomquet et Heatherton on a examiné la station et exécuté les réparations nécessaires.

A Tracadie on a recouvert en tôle un côté du toit et on l'a peinturé.

Au Havre-au-Bouche la station a été examinée et réparée.

A Mulgrave il a été posé un plancher en bois dur dans la salle d'attente des dames.

A Pictou la remise aux locomotives a été examinée et réparée.

A Ross-Road il a été construit une plate-forme pour le fret.

Au garage Henderson il a été construit une plate-forme pour le fret.

Le bâtiment servant autrefois de remise à wagon à Pictou-Landing a été transporté à Pugwash et converti en hangar à marchandises. Placé sur le quai en eau profonde, il servira au fret expédié par eau. On s'est pourvu d'un embarcadère convenable pour le fret et les voyageurs.

A Wentworth on a renouvelé les longrines de la gare, posé un nouveau plancher en bois dur dans la salle d'attente, ainsi que renouvelé les plates-formes et le hangar à marchandises.

A la Rivière Phillippe on a renouvelé les longrines de la gare et du hangar à marchandises ainsi que la plate-forme. Il a été aussi posé un nouveau plancher dans le bureau du chef de gare, et l'on a recouvert la plate-forme de chargement.

A Salt-Springs la plate-forme de la gare a été renouvelée.

A Springhill-Junction et à Maccan on a lambrissé les salles d'attente et exécuté les réparations nécessaires aux plates-formes.

A Amherst le logement de la présente gare en pierre a été converti en grande salle d'attente publique. Le plancher du bâtiment tout entier a été abaissé d'environ deux pieds. Il a fallu en conséquence démolir la maçonnerie des fenêtres et de la porte puis agrandir les châssis. Le bureau des billets, la salle d'attente publique et la salle d'attente des dames ont été lambrissés en bois dur. Il a été installé un appareil de chauffage de première classe pour chauffer tout le bâtiment. Il a été également installé des cabinets à l'anglaise dans la salle d'attente des dames et du public. Ces améliorations ont coûté à peu près $2,000.

A Aulac la gare a été peinturée.

A Sackville la salle des bagages a été lambrissée et le toit du hangar à marchandises peinturé.

A Rockland on a réparé la gare et la plate-forme ainsi que lambrissé la salle d'attente.

A Meadow-Brook il a été construit une nouvelle halte ainsi qu'une nouvelle plate-forme de chargement.

A Memramcook l'ancien hangar à marchandises a été converti en un bureau pour l'agent et une salle d'attente à l'usage des dames. Le bâtiment a été entièrement réparé et peinturé; on a renouvelé les longrines et remplacé les vieux planchers en épinette par d'autres en bois dur. Il a été aussi construit un nouveau hangar à marchandises de 50 pieds sur 20 pour remplacer l'autre.

A Shédiac on a posé de nouveaux planchers dans la gare et le logement de l'agent ainsi que réparé les enduits, etc. La plate-forme de la gare, de 420 pieds sur 16 pieds, a été renouvelée.

A la Pointe-du-Chêne on a lambrissé la gare et posé un nouveau plancher. La plate-forme, de 187 pieds sur 9 pieds, a été renouvelée.

A Moncton on a fait une importante allonge en briques, de 201 pieds de longueur sur 110 pieds de largeur, à l'atelier de construction. Cette allonge a été couverte en tôle.

Il a été aussi construit une nouvelle remise à locomotives en briques pouvant contenir 27 locomotives.

Ces constructions coûtent environ $75,000 et ont été imputées au compte du capital. Il a été aussi construit, au coût de $3,413.60, un bâtiment en briques de 51 pieds sur 42 pour y installer l'appareil d'éclairage à l'électricité et tout l'outillage requis.

Les cottages de l'Etat habités par les employés ont été examinés et réparés. La salle des bagages a subi des réparations nécessaires. On a renouvelé les longrines et les planchers de l'ancien atelier de construction. La gare a été examiné et il a été fait de légères réparations.

A Salisbury on a lambrissé les murs du bureau et pourvu la gare de doubles-châssis.

A Petitcodiac la toiture de la gare a été recouverte en tôle et les réparations nécessaires ont été faites là où il y avait lieu.

A Sussex on s'est procuré deux nouvelles portes pour la remise aux locomotives et le toit du hangar à marchandises a été recouvert en tôle.

A Apohaqui on a construit une nouvelle couverture à la plate-forme de chargement.

A Hampton la plate-forme a été prolongée de 100 pieds.

A Bloomfield on a posé un nouveau plancher dans la gare et une nouvelle couverture à la plate-forme de chargement.

A Saunder's-Crossing il a été construit une nouvelle plate-forme de 100 pieds de longueur sur 7 de largeur.

A Riverside la plate-forme a été renouvelée.

A Coldbrook la plate-forme de 300 pieds de longueur sur 7 de largeur a été renouvelée.

A Saint-Jean il a été construit au coût de $695 un abri pour les cochers, de 30 pieds sur 15 pieds. Une couche de la couverture Sparham a été appliquée à la remise aux convois et d'importantes réparations ont aussi été faites aux abat-jour de la même construction. L'atelier de peinture que le feu avait en partie détruit a été reconstruit.

A Berry's-Mills on a lambrissé la salle d'attente et le bureau.

A Coal-Branch on a lambrissé le bureau de la gare.

A Birch-Ridge la plate-forme de la gare a été prolongée de 50 pieds.

A Harcourt on a renouvelé la plate-forme de la gare de 234 pieds de longueur sur 9 pieds de largeur; il a été aussi construit une nouvelle fondation du logement de l'agent.

A Kent-Junction on a construit à l'entreprise une nouvelle gare et un hangar à marchandises pour remplacer les constructions qui avaient été détruites par des feux de forêt. La gare a été aussi pourvue de double-châssis et de porches.

A Rogersville la gare a été pourvue de double-châssis et de porches.

A Newcastle on a construit un nouveau bassin pour recueillir l'eau dans la remise à locomotives ainsi que réparé les cendriers et le plancher. Il a été construit un nouveau bâtiment pour y placer le compteur à gaz. La gare a subi les réparations nécessaires.

On a couvert en tôle et peinturé les hangars à charbon aux stations suivantes: Canaan, Coal-Branch, Rivière-Barnaby, Jonction-Chatham et Jonction-Derby.

Les réparations nécessaires ont été exécutées à toutes les plates-formes des gares de Moncton à Newcastle.

A Bartibogue on a réparé le réservoir.

A Red-Pine on a réparé le toit de la station et construit une nouvelle cheminée. Il a été creusé un puits et installé une pompe à l'usage de l'agent de la gare et la plate-forme a été prolongée de 30 pieds.

A Petite-Roche le toit de la gare et du logement de l'agent a été recouvert en tôle.

A Belledune les murailles de la cave ont été revêtues de madriers, puis remplies de sciure de bois pour les mettre à l'épreuve de la gelée. Le réservoir a été peinturé et la plate-forme de chargement recouverte.

A la rivière Jacquet le toit du logement de l'agent et de la gare a été recouvert en tôle et une nouvelle porte posée à la gare.

Le réservoir a été peinturé et la plate-forme de la gare réparée.

A Nash's-Creek on a fait les réparations nécessaires aux fondations de la gare.

A New-Mills le toit de la station et du logement de l'agent a été recouvert en tôle et on a réparé les portes de la plate-forme du hangar à marchandises. La plate-forme de la station, de 250 pieds de longueur, sur 8 de largeur, a été renouvelée.

A Charlo on a construit une maison pour l'agent, des réparations ont été faites à la gare et on a peinturé le réservoir.

A la rivière à l'Anguille on a réparé les fondations de la gare et peinturé la salle d'attente et le bureau.

A la Jonction Dalhousie la gare a été pourvue d'un service d'eau à l'usage de l'agent et de cabinets à l'anglaise. Il a été construit un drain en cèdre de 200 pieds de longueur, depuis la station jusqu'à la rivière. Deux nouvelles portes ont été posées dans la salle des bagages et on y a fait d'autres réparations. Le réservoir a été peinturé.

A Dalhousie on a recouvert en tôle le toit du réservoir et exécuté des réparations aux portes et fenêtres de la gare.

A Campbellton il a été posé un nouveau toit au hangar à charbon et la construction a subi d'autres réparations. On a aussi fait les réparations nécessaires à la salle des bagages et à la glacière, ainsi que renouvelé une des fosses de la remise aux locomotives.

La remise aux locomotives a été pourvue d'un cabinet à l'anglaise automatique à l'usage des employés. Il a été construit un égout de 18 pouces qui débouche dans la rivière pour le drainage de la gare, de la remise aux locomotives et des autres bâtiments. On a installé trois cabinets à l'anglaise dans la gare.

A Flat-Lands on a construit une nouvelle cuisine pour la commodité de l'agent.

A Métapedia la gare a été pourvue de double-châssis et on a renouvelé 400 pieds de la plate-forme.

A Millstream il a été construit une cuisine attenante à la gare et l'on a réparé le hangar à charbon.

A Causapscal le toit de la cuisine a été recouvert en tôle.

A Amqui on a aussi recouvert en tôle les toits de la gare et du hangar à marchandises. Il a été installé des cabinets à l'anglaise et on a renouvelé 350 pieds de la plate-forme.

A Cedar-Hall on a réparé le hangar à charbon.

A Sayabec il a été construit une allonge à la gare pour y installer le logement de l'agent.

A Saint-Moïse le toit de la cuisine a été recouvert en tôle.

A Petit-Métis il a été renouvelé 500 pieds de la plate-forme.

A Saint-Octave il a été renouvelé 50 pieds de la plate-forme.

A Sainte-Flavie on a lambrissé les chambres de l'appartement du chef de gare. La gelée avait fortement soulevé le bâtiment et les enduits tombaient constamment. Le toit de la gare a été recouvert en tôle. On a exécuté les réparations nécessaires à la remise aux locomotives et au hangar à charbon.

La charpente en fer de l'abri contre la neige à l'ouest de Sainte-Flavie a été peinturée et la boiserie badigeonnée.

A Rimouski on a lambrissé et peinturé la salle d'attente. La plate-forme a été réparée. L'abri contre la neige près de cette station a été badigeonné.

Au Bic le toit de la gare a été recouvert en tôle et la plate-forme réparée.

A Saint-Fabien on a peinturé les ferrements de l'abri contre la neige et badigeonné la boiserie.

Aux Trois-Pistoles on a peinturé la gare et le restaurant.

A l'Isle Verte on a badigeonné l'abri contre la neige.

A Saint-Arsène on a en partie recouvert le toit de la gare et badigeonné l'abri contre la neige.

A la Rivière-du-Loup il a été construit un hangar à charbon, de 300 pieds de longueur sur 23 pieds de largeur, pour remplacer celui qui a brûlé. Les réparations nécessaires ont été exécutées à la remise aux locomotives et aux planchers des ateliers. Il a été installé un nouveau cabinet à l'anglaise dans la salle d'attente publique de la gare.

A Saint-Roch il a été fait de légères réparations dans l'intérieur de la gare.

A Saint-Jean Port-Joli on a posé un nouveau plancher en bois dur dans la cuisine.

Au Cap Saint-Ignace, à Saint-Thomas, Saint-Valier et Saint-Charles, on a lambrissé les salles d'attente.

A Saint-François il a été posé de nouveaux planchers en bois dur dans la salle d'attente et le bureau, et on a renouvelé la plate-forme de la gare.

A Saint-Henri on a renouvelé la plate-forme de la gare.

A la Chaudière on a réparé le hangar à marchandises. On a posé trois nouveaux planchers en bois dur et construit des porches aux habitations de cette station.

A Hadlow on a réparé le plancher de la remise à locomotives.

PONTS ET PONCEAUX.

Il a été construit à Halifax un escalier en fer pour permettre aux voyageurs d'atteindre la rue Lochman à leur sortie de la gare de la rue du Nord (*North Street*). Cet escalier a coûté environ $700.

On a reconstruit deux des piédestaux des colonnes du pont à tablier de la rue du Nord (*North Street*).

La maçonnerie de la pile centrale du pont de Stewiacke était en mauvais état depuis quelques années, et il a fallu la lier avec des bandes de fer pour l'empêcher de s'écrouler. On a préparé une fondation convenable, et la pile a été revêtue de deux pieds de béton depuis l'étiage jusqu'au sommet, ce qui jusqu'à présent a donné un résultat très satisfaisant. Les culées de ce pont ont été examinées et jointoyées, et le mur du parapet abaissé au niveau des assises du pont.

Il a été posé un nouveau pavage dans un ponceau fermé à un mille et demi à l'est de Stewiacke. De fortes réparations ont été aussi exécutées à deux au res ponceaux fermés situés à moins d'un mille de la gare de Stewiacke.

A Johnson's on a démoli et reconstruit une culée du pont de Meadow-Brook ; on a de plus examiné et jointoyé une pile et l'autre culée.

A Truro il a été construit, entre la gare et le hangar à marchandises, un nouveau pont de service en fer au-dessus de la voie, de trois travées, l'une de 92 pieds, la deuxième de 105 pieds et la troisième de 106 pieds, pour relier la rue Inglis sur le côté nord à la rne Exhibition sur le côté sud. On s'attend que le pont sera commode aux nombreux voyageurs qui passaient jusqu'ici par les passages à niveau des extré mités du terrain de la gare de Truro.

Le pont à bascule à cette gare, de même que sa fondation en maçonnerie, étaient en mauvais état. On a choisi un endroit plus commode et la fondation ainsi que la balance y ont été transportées.

Un certain nombre de maçons ont travaillé pendant la saison à réparer et rejointoyer la structure de maçonnerie, d'Halifax à Pictou.

A la rivière de Sutherland, on a construit, au coût de $10,953, une nouvelle travée en acier, de 160 pieds de longueur, pour remplacer l'ancien pont de grillage en bois, système Howe.

A Pine-Tree on a remplacé une palée en pruche rongée par les tarets par une autre en pin créosoté.

On a examiné et complètement réparé les ponts de grillage en bois, système Howe, à la rivière du Sud, à la rivière de l'Ouest et à Pomquet. Il a été posé un certain nombre d'entretoises à chaque pont. Tous ces ponts devront être remplacés dans deux ou trois ans.

A Yankee-Grant on a remplacé par une poutrelle en plaques d'acier de 75 pieds une travée de pont système Howe de la même longueur.

Ces nouveaux ponts ont tous été pourvus de tabliers en madriers de pin résineux de la Géorgie, avec cales et garde-fous.

On a renouvelé dix-huit fosses à bestiaux en bois aux passages à niveau du grand chemin entre New-Glasgow et Mulgrave par d'autres en cèdre anglais. Ces fosses avaient été d'abord construites en pruche et épinette.

On a employé des maçons à exécuter les réparations générales, de Truro à la jonction de Painsec.

Un ponceau arqué de 15 pieds a été construit pour remplacer le chevalet en bois à Frosty-Hollow près de Sackville ; il a coûté $9,200.

Le pont de 100 pieds système Howe à Missequash a été remplacé par une travée d'acier de la même longueur, au coût d'à peu peu près $5,000. On a soigneusement réparé et jointoyé les culées de ce pont.

On a renouvelé un pont en bois de trois travées d'environ 20 pieds chacune sur l'embranchement de Shédiac à environ trois milles à l'est de la jonction de Painsec.

Une inondation a fort endommagé un grand ponceau arqué, à environ cinq milles à l'est de Moncton, et l'on a fait les réparations nécessaires.

Un certain nombre de maçons ont travaillé au cours de la saison à examiner, jointoyer et réparer les structures en maçonnerie entre Saint-Jean et la Pointe-du-Chêne.

Les piles en maçonnerie du pont Miramichi ont été réparées et jointoyées.

A Loch-Broom, près de Pictou, un chevalet a été remblayé d'une manière solide, et on y a ménagé un ponceau convenable. Ce chevalet a été soulevé par la glace et a donné lieu à beaucoup de travail.

Il a été construit près de Rogersville un nouveau pont à tablier supérieur pour relier les chemins des deux côtés de la voie et éviter ainsi deux passages à niveau. Ce pont coûte $1 360.

Le vieux pont en bois à tablier supérieur de trois travées, près de Charlo, a été remplacé par une ferme en fer en corde d'arc de 86 pieds d'écartement placée sur une fondation de maçonnerie de première classe, au coût de $1,685.

On a renouvelé entre Campbellton et Sainte-Flavie les poutres de 30 ponceaux.

On a examiné et entièrement réparé un grand ponceau situé à l'ouest de Campbellton.

Le tunnel Tartague près de Saint-Moïse nous a causé beaucoup d'embarras depuis quelques années, car il s'est souvent brisé à l'extrémité d'en bas. Il y a environ deux ans on en a lambrissé une partie. L'année dernière un morceau entre le lambris et l'entrée du tunnel s'est détaché et a obstrué le cours d'eau sur un parcours d'environ 100 verges. Une forte somme a dû être dépensée pour enlever l'obstruction et mettre le tunnel en bon état.

Il a été dépensé une très forte somme sur la ligne entre la Rivière-du-Loup et Lévis pour poser de nouvelles travées et renforcer les anciennes travées en fer beaucoup trop faibles pour le matériel roulant de cette division.

A la Rivière-Ouelle on a posé 8 travées de nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds avec tabliers à coupe verticale et garde-fous.

On a également posé une autre paire de nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds, à trois quarts de mille de la Rivière-Ouelle.

Deux nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 64 pieds ont été posées à l'ouest de Saint-Thomas, et à l'est du même endroit six paires de poutrelles en plaques de 64 pieds.

Les six anciennes travées à l'est de Saint-Thomas de même que les sept anciennes travées à l'ouest ont été redoublées et munies de supports en acier ainsi que de nouvelles poutres d'acier. On a aussi posé de nouveaux tabliers à coupe verticale, que l'on a peinturés et mis en bon état.

A la rivière Boyer on a remplacé la paire d'anciennes poutrelles en plaques par d'autres en acier de 54 pieds. Les vieilles poutrelles seront doublées et utilisées plus tard.

On a posé une nouvelle paire de poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds à trois quarts de mille à l'est de L'Islet. D'un pont couvert on en a fait un pont découvert avec tablier à coupe verticale et garde-corps.

On a posé deux nouvelles travées de 44 pieds chacune, poutrelles en plaques d'acier avec tablier à coupe verticale et garde-corps à un mille à l'est de Saint-Roch.

Des longerons ont été posés à trois ponceaux de 12 pieds près de Saint-Philippe de Néri.

Le viaduc près d'Etchemin a reçu un nouveau tablier.

On a posé de vieux rails en fer aux brise-lames du pont à l'ouest de Saint-Thomas pour empêcher qu'ils ne furent endommagés par la glace.

Les ponts suivants ont été peinturés :—

Pont d'Etchemin	On a peinturé l'extérieur de la travée tubulaire longue de 170 pieds ainsi que 55 pieds des poutrelles en plaque et les traverses et garde-corps du pont entier.					
Pont de Saint-Romuald	28 pieds de long, ferrures et traverses.					
do de Saint-Thomas	Les ferrures des sept travées de 60 pds, ainsi que les traverses de 15 travées de 60 pieds.					
do de l'Ile Verte	2	travées,	100	pieds,	Ferrures et traverses.	
do de Trois-Pistoles	5	do	100	do	Traverses seulement.	
do d'Amqui	1	do	100	do	Ferrures	do
do du ruisseau au Sauvage	3	do	40	do	Traverses	do
do do de Kane	1	do	23	do	do	do
do do de Gilmour	1	do	60	do	do	do
do de Ristigouche	1	do	200	do	Ferrures et traverses.	
do du bras nord de la Charlo	3	do	50	do	do	do
do do sud do	2	do	50	do	do	do
do de New-Mills	2	do	80	do	Traverses seulement.	
do sur le cours du moulin Moreton	1	do	30	do	do	do
do de la rivière Benjamin	3	do	50	do	do	do

Sous-passage de Dickie	1 travée	40 pieds.	Traverses seulement.	
Pont du creek de Nash	1 do	80 do	do	do
do du ruisseau de Louison	1 do	60 do	do	do
do de la rivière Jacquet	3 do	100 do	do	do
do d'Elm-Tree	1 do	80 do	Ferrures et traverses.	
do de Nigadoo	1 do	80 do	do	do
do du ruisseau du Moulin	1 do	80 do	do	do
do do de Grant	1 do	80 do	do	do
do de Tête-à-Gauche	5 do	100 do	Traverses seulement.	
do de la rivière du Milieu	2 do	80 do	do	do
do de la Petite-Rivière	1 do	60 do	do	do
do de Pin-Rouge	3 do	40 do	Ferrures et traverses.	
do au nord-ouest de Miramichi	6 do	200 do	do	do
do sud-ouest de Miramichi	6 travées	200 pieds.	Ferrures et traverses.	
Sous-passage à l'ouest de Moncton	1 do	46 do	Traverses seulement.	
Pont de Hayward	1 do	30 do	Ferrures et traverses.	
do de Sproul	1 do	30 do	do	do
do de Moosehorn	1 do	30 do	do	do
do au-dessus de la voie, Lakeside				
do do Otty				
Chemin de la Pointe Gondola (sous-pas.)	.....		Solives et traverses.	
Pont de l'anse Davidson	1 do	30 do	Ferrures et traverses.	
McCulloch (sous-passage)	1 do	30 do	do	do
Au-dessus de la voie, Lac Lawlor	1 do	70 do	do	do
4 milles de sous-passage	1 do	50 do	Ferrures seulement.	
Pont du creek Hall	1 do	50 do	do	et traverses.
do au-dessus du ch. de la Montagne				
do Scadouc	.....	350 do	Traverses seulement.	
do de La Planche	1 do	80 do	Ferrures et traverses.	
do de la rivière Memramcook	1 do	60 do	do	do
do de McManus	1 do	50 do	Traverses seulement.	
do de Nappan	1 do	100 do	do	do
do au-dessus de la Ferme Expériment.				
do de la rivière du Nord	2 do	100 do	Ferrures et traverses.	
do du creek à la Vase	1 do	50 do	Traverses seulement.	
do de Bible-Hill	1 do	23 do	Ferrures et traverses.	
do en Y de Truro	1 do	40 do	Traverses seulement.	
do de Shubénacadie	.....	325 do	do	do
Travée de pont-levis, pont des Narrows.	.....	....	Ferrures seulement.	
Pont de la rivière Barney	1 do	70 do	Ferrures et traverses.	
do de Yankee Grant	1 do	60 do	do	do

On a peinturé à différents endroits sur la ligne les fers et traverses de 40 travées de 10 à 20 pieds.

Aux ponts suivants on a posé des tabliers à coupe verticale de traverses en pin de Géorgie, parfaitement calées, avec garde-corps en fer.

Pont du creek de Nash	1 travée	80 pieds.	Couvert
do du ruisseau de Louison	1 do	60 do	do
Sous-passage de Dickie	1 do	40 do	Découvert
Pont de la rivière du Milieu	2 do	80 do	Couvert
do de la rivière Scadouc	.....	350 do	Découvert
do de La Planche	1 do	80 do	Couvert
do de la rivière du Nord	2 do	100 do	do
do de Bible-Hill	1 do	23 do	Découvert
do de Shubénacadie	3 do	100 do	do
do de Riversdale	3 do	40 do	do

Les traverses des ponts suivants ont été placées à 4 pouces de distance, parfaitement calées, et on a posé des garde-corps en fer :—

Pont d'Amqui	1 travée	100 pieds.	Couvert
do du ruisseau du Sauvage	3 do	60 do	Découvert
do do de Clarke	1 do	60 do	do
do do de Doyle	1 do	13 do	do
do de Gordon	1 do	40 do	do
do du creek à la Truite	3 do	86 do	Couvert
do de la rivière Hamond	3 do	100 do	do
Sous-passage de Walker	1 do	25 do	Découvert
Pont de l'Anse Matthew	1 do	25 do	do
do de la prairie Robinson	20 do	30 do	do
do du ruisseau du Moulin de Humbery	4 do	25 do	do
do de Musquash	4 do	20 do	do
do du creek Fowler	8 do	15 do	do
do de Rodger	3 do	15 do	do

Les ponceaux en bois suivants ont été renouvelés par des ponceaux en fer avec tabliers à coupe verticale.

1 .....20 pieds de travée.
1 .....14 do
1 .....15 do
1 .....12 pieds de travée.
4 .....10 do

De nouveaux longerons et des traverses en pin de Géorgie avec cales et garde-corps en fer ont été posés au ponts de chevalets en bois, près de la Pointe-du-Chêne. Trois travées de 14 pieds.

Au pont de pilotis de Turner, 1 travée de 14 pieds, on a posé de nouveaux chaperons et des longerons en pin de Géorgie avec tablier à coupe verticale.

Un chevalet supplémentaire a été posé au pont temporaire de l'étang de Palmer. Les traverses ont été calées et on a posé des garde-corps en fer.

On a construit un coffrage rempli de pierres autour des piles du dernier ponceau arqué, à deux milles et demi à l'est de Truro, pour empêcher l'affouillement des eaux.

Deux plates-formes de sûreté ont été construites sur le pont de la rivière Phillippe.

Il a été construit un ponceau fermé de cèdre sous le pont de Loch Broom, et on a fait du pont un pont plein.

Des cales de pleines dimensions ont été posées entre les traverses sur les ponts d'Oxford-Junction à la pointe de Broom.

Les ponts suivants ont été visités et tous les rivets ayant du jeu remplacés :—

Pont de Riversdale	3	travées	40 p.	3e passage du pont	1	travée	80 p.
do de la rivière Richibouctou	2	do	50 p.	Pont de Bartibogue	1	do	80 p.
2e passage de la rivière Barnabé	1	do	80 p.	do Rimouski	5	do	80 p.

Les ponts qui suivent ont été renforcés par des entretoisements latéraux :—

Pont de la rivière Richibouctou	3	travées	50 p.	Pont de Bartibogue	1	travée	80 p.
Pont de Rimouski	5	do	80 p.				

A la jonction de Windsor il a été posé 410 pieds de tuyaux en fer forgé de 2 pouces pour relier la gare à une source et fournir l'eau à l'agent. On a également fourni une pompe convenable.

Entre New-Glasgow on a posé 12 nouveaux sémaphores aux passages à niveau. On a également peinturé soixante-deux des écriteaux de cette division ainsi que tracé de nouvelles lettres.

A Pictou-Landing il a été fait une somme considérable de dragage sur le côté ouest du quai. On a ainsi obtenu un mouillage de 400 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, et d'une profondeur de 24 pieds à l'extrémité extérieure et de 12 pieds près du rivage.

Le côté est du quai a été dragué l'an dernier, en sorte qu'il y a maintenant place pour quatre gros navires.

Le côté nord du quai en eau profonde de Saint-Jean a été également dragué jusqu'à une profondeur de 25 pieds.

Un train de construction a été employé dans chaque division pendant environ six semaines à nettoyer les tranchées, à élargir les levées et à enlever des tranchées des roches détachées et dangereuses.

Dix fosses à bestiaux situées dans les limites de la ville de Campbellton ont été enlevées et placées aux bornes des rues, de sorte que la chaussée au-dessus de la voie a été élargie de 20 à 50 pieds.

Sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis on a démoli et reconstruit 16 ponceaux en pierres. Plusieurs autres ont été examinés, réparés et rejointoyés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A M. D. POTTINGER, P. S. ARCHIBALD, *ingénieur en chef.*

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF, MONCTON, N.-B., 6 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent au sujet des opérations de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1892 :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique.

On a acheté et porté au compte du revenu quatre grandes nouvelles locomotives pour en remplacer quatre vieilles rayées de la liste ; on a reconstruit une locomotive, et les fortes réparations exécutées à trois autres équivalaient presque à la reconstruction.

Il a été acquis une chaudière neuve, deux nouvelles boîtes à feu, vingt-deux nouveaux cylindres, huit nouvelles grilles, deux cent quatre bandes de roues motrices, neuf nouveaux cabs, soixante-trois cheminées, vingt-six nouveaux chasse-pierres, et six nouveaux tenders complets.

Le frein Westinghouse a été installé dans sept locomotives et le frein à vapeur du système américain dans deux autres. On a également installé l'appareil de chauffage de Sewell dans treize locomotives.

Cinq wagons de première classe ont été transférés du chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow à celui de l'Intercolonial. Il a été reconstruit quatre wagons de première classe, deux de deuxième classe, quatre wagons-bagages et express, quinze wagons fermés, deux wagons à bestiaux, quatre wagons plates-formes, trente-huit wagons à bascule de 6 tonnes, quarante-deux gondoles de 20 tonnes, vingt-neuf plates-formes de 20 tonnes, et deux fourgons de chefs de trains. On a également reconstruit un chasse-neige ordinaire et six flangers.

Cent quatre-vingt-dix wagons sont maintenant chauffés à la vapeur et quatre-vingt-deux éclairés à l'électricité. Soixante-cinq locomotives sont munies d'appareils de chauffage à la vapeur.

Sept voitures salons, onze voitures-dortoirs, cinquante wagons de première classe, treize wagons-dortoirs de deuxième classe et dix-neuf fourgons ont été entièrement examinés et renouvelés. On a fait des réparations moins considérables à une voiture-dortoir, une voiture-salon, cinquante wagons de première classe, cinquante-huit de deuxième classe, quinze wagons-poste, dix wagons à bagages et quarante-sept fourgons. Deux chasses-neige à ailerons, un chasse-neige ordinaire, quatre flangers et quatre cent soixante-quatre wagons à marchandises ont subi de très fortes réparations équivalant presque à une reconstruction. On a renforcé soixante-six wagons à marchandises pour augmenter leur capacité de dix mille livres chacun. Le chauffage à la vapeur a été introduit dans quinze voitures de première classe, six de deuxième classe et quatre wagons à bagages. Plus de cent cinquante wagons à voyageurs, wagons à bagages et wagons-poste, et six cent trente-deux fourgons et wagons à marchandises ont été nettoyés et peinturés plus ou moins, mais complètement pour la plupart.

SERVICE DE L'EAU.

Le château d'eau d'Elmsdale a été brûlé en octobre 1891, et on en a construit un autre temporaire.

A Alton on a réparé le réservoir et posé une nouvelle chaudière.

La pompe à air chaud, de Londonderry, a été réparée plusieurs fois. Je conseillerais qu'on y construise une pompe à vapeur.

On a peinturé la citerne de Folleigh et celle d'Amherst.

A Moncton on a pris une grue à l'aqueduc de la compagnie pour la poser sur la ligne du chemin de fer; on en a aussi posé une autre près de la remise à locomotives.

Il a été construit un brise-lames à Peticodiac pour empêcher la sciure de bois de pénétrer dans le tuyau d'aspiration.

On a réparé la chaudière et le réservoir à Canaan. Il a été aussi posé un nouveau chevalet sous la citerne de Newcastle.

Le réservoir de la rivière Jacquet a été nettoyé.

On a réparé la chaudière à Charlo.

A Campbellton il a été posé 175 pieds de tuyau de 2½ pouces pour laver les cendriers.

On a nettoyé et clôturé le réservoir de Métapédia.

Le réservoir de Sainte-Flavie a été nettoyé et réparé.

Le réservoir des Trois-Pistoles a été nettoyé.

On a posé deux cent cinquante pieds de tuyau de un pouce, du réservoir à la gare de L'Islet.

A la jonction d'Oxford on a posé deux cent cinquante pieds de tuyau de 2½ pouces, depuis la clôture jusqu'à la remise à locomotives.

On a remis en place les cercles de la citerne à Antigonish ainsi que peinturé la citerne.

On a installé une pompe mue par un moulin à vent à la rivière John.

On a construit une citerne de 50,000 gallons à la jonction Pugwash.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A M. D. POTTINGER, Surintendant en chef.

H. A. WHITNEY, *mécanicien en chef.*

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1891 et le 30 juin 1892.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																		
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	Avoyageurs, 1re classe.	Avoyageurs, 2e classe.	Wag. - poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés.	A bestiaux.	Plate-formes 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1891, en état de service	206	15	5	5	84	95	24	36	2,067	96	2,109	890	513	794	97	6,830	43	10	20	2	75
do do hors de service	....	....	1	....	3	....	....	3	4	7	14	5	....	7	2	46	1	....	1	....	2
Total	206	15	6	5	87	95	24	39	2,071	103	2,123	895	513	801	99	6,876	44	10	21	2	77
Achetées et imputées au revenu	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Reçus du chemin de fer Oxford et New-Glasgow	....	....	....	....	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....	....
Gondoles transformées en wag. plates-formes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	104	*42	....	....	62	....	....	....	....	....
do do wagons-bascules	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	....	....	7	....	....	....	....	....	....	....
Retranchés de la liste et remplacés par des neufs	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	206	15	6	5	92	95	24	39	2,071	103	2,130	999	471	794	99	6,943	44	10	21	2	77
Hors de service, 1er juillet 1891	....	....	1	....	3	....	....	3	4	7	14	5	....	7	2	46	1	....	1	....	2
do durant l'exercice	1	....	....	....	2	2	1	1	55	3	72	33	42	34	....	245	2	....	5	....	7
Total hors de service	1	....	1	....	5	2	1	4	59	10	86	38	42	41	2	291	3	....	6	....	9
Reconstruits	1	....	....	....	4	2	....	4	15	2	40	38	*42	29	2	178	1	....	6	....	7
	....	....	1	....	1	....	1	....	44	8	46	....	....	12	....	113	2	....	....	....	2

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le juin 1892.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
1891—Juillet	147,123	254,016	549,880	275,681	3,355,880	4,181,441	.....	5·60	13·21
Août	142,711	266,378	555,195	268,906	3,526,831	4,350,932	.....	5·77	13·24
Septembre	139,799	255,757	559,295	265,965	3,419,984	4,245,244	343	5·90	13·37
Octobre	119,635	302,170	489,242	255,266	4,008,208	4,752,716	999	6·22	13·26
Novembre	94,534	309,048	408,149	216,952	4,145,478	4,770,579	2,963	6·61	13·41
Décembre	102,839	347,345	442,565	233,350	4,484,190	5,160,105	2,219	6·57	12·92
1892—Janvier	104,598	279,326	417,021	215,755	3,253,947	3,886,723	7,080	6·04	11·64
Février	95,792	263,366	380,228	198,575	3,121,439	3,700,242	16,894	6·03	11·85
Mars	108,726	302,708	423,519	225,822	3,828,155	4,477,496	11,545	5·96	12·64
Avril	99,623	279,853	422,801	223,438	3,809,884	4,456,123	2,227	6.48	13·61
Mai	98,835	250,881	391,800	222,862	3,456,652	4,071,314	1,985	6·23	13·77
Juin	101,678	236,410	436,847	243,641	3,206,738	3,887,226	.....	6·68	13·56
Total	1,355,893	3,347,258	5,476,542	2,846,213	43,617,386	51,940,141	46,255	6·14	13·03

MONCTON, N.B., 30 juin 1892.

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.
1891- Juillet	43,054	478,967	14,147	29,345	28,099	12,991	11·12	6,616	6.12	5·84	2·71
Août	43,380	485,174	13,958	29,433	27,169	12,675	11·18	6,441	6·06	5·60	2·61
Septembre	42,091	468,458	14,072	25,424	25,119	12,041	11·12	6,728	5·42	5·36	2·57
Octobre	46,634	506,208	16,084	27,004	25,855	12,549	10·85	7,117	5·33	5·11	2·47
Novembre	44,955	483,200	15,731	25,277	23,075	10,883	10·74	7,541	5·23	4·94	2·25
Décembre	50,557	540,033	18,323	29,432	26,117	12,489	10·68	7,600	5·45	4·76	2·31
1892- Janvier	42,851	464,114	15,378	25,624	21,983	10,602	10·83	7,505	5·52	4·73	2·06
Février	40,243	432,943	14,579	24,924	21,285	10,205	10·75	7,543	5·75	4·91	2·35
Mars	45,247	491,288	16,497	28,718	23,377	11,639	10·85	7,521	5·84	4·75	2·36
Avril	42,324	456,989	14,330	26,356	22,847	10,679	10·79	7,024	5·77	4·99	2·33
Mai	38,744	426,514	12,990	24,605	21,900	9,956	11·01	6,822	5·76	5·11	2·33
Juin	36,831	408,000	11,600	23,919	21,327	9,154	11·07	6,368	5·86	5·22	2·24
Total	516,911	5,641,888	177,689	320,061	288,153	135,863	10·91	7,054	5·67	5·10	2·40

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 30 juin 1892.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécan.-chef et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. Mécanicien-chef, etc.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Rem. des loc. et plaq. tour.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.								
1891—Juil..	478,967	928 26	23,557 23	38,310 82	4,584 00	31,496 50	2,713 29	1,579 55	103,169 65	19	4·92	7·99	·96	6·58	57	33	21·54
Août..	485,174	1,099 03	20,438 58	37,628 96	4,370 98	32,782 20	1,946 52	1,261 64	99,527 91	23	4·22	7·76	·90	6·76	41	23	20·51
Sept..	468,458	978 31	22,617 72	38,172 32	3,996 08	29,395 34	2,271 94	1,486 72	98,918 43	21	4·83	8·15	·85	6·27	48	32	21·11
Oct...	506,208	1,029 60	23,851 68	43,836 23	4,154 73	33,564 89	2,767 19	2,015 26	111,219 58	20	4·71	8·66	·82	6·63	54	40	21·96
Nov..	483,200	1,018 98	23,342 48	42,737 04	3,705 23	25,571 87	2,638 06	2,549 39	101,563 05	21	4·83	8·84	·77	5·29	54	53	21·01
Déc...	540,033	1,108 29	25,545 69	49,800 78	4,316 60	24,019 83	4,061 89	2,727 23	111,580 31	21	4·73	9·22	·80	4·45	75	50	20·66
1892—Janv..	464,114	964 42	23,286 00	41,858 18	3,672 21	18,560 07	3,499 04	2,785 14	94,625 06	21	5·02	9·02	·79	3·99	75	60	20·38
Fév..	432,943	962 27	22,108 59	40,322 68	3,709 75	14,771 20	2,421 72	2,545 95	86,842 16	22	5·11	9·29	·87	3·41	56	59	20·05
Mars.	491,288	1,052 55	24,753 51	45,536 91	4,076 66	15,320 19	3,101 70	2,183 62	96,025 14	21	5·04	9·26	·83	3·12	63	45	19·54
Avril.	456,989	954 69	23,330 58	39,898 36	3,755 14	20,764 38	2,628 86	1,109 41	92,441 42	20	5·11	8·73	·82	4·54	58	24	20·22
Mai .	426,514	941 13	21,516 75	35,761 45	3,607 10	14,361 90	3,130 61	912 73	80,231 67	22	5·05	8·39	·84	3·36	73	22	18·81
Juin..	408,000	948 15	19,597 30	31,260 14	3,376 40	12,939 86	2,799 10	1,133 87	72,054 82	23	4·80	7·66	·83	3·17	68	29	17·66
Total....	5,641,888	11,985·68	273,946 11	485,123 87	47,324 88	273,548 23	33,979 92	22,290 51	1,148,199 20	21	4·85	8·59	·84	4·84	60	39	20·35

J. SUTTON,

Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1891.

Nombre de milles parcourus par les trains	4,703,151
do locomotives	5,641,888
do wagons	51,940,141
do chasse-neige	46,255
	$ cts.
Frais de traction	1,148,199 20
Coût des réparations aux wagons :	
Réparations aux voitures à voyageurs	89,811 00
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	24,656 74
do wagons à marchandises et fourgons	210,149 12
Huile et chiffons	8,297 98
Divers	25,643 02
Coût total des dépenses pour les wagons	358,557 86
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	24 41
do do do locomotives	20 33
do do do wagons	2 21
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains	7 09
do do do locomotives	5 91
do do do wagons	0 64
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 54
do do do locomotives	0 45
do do do wagons et chasse-neige	0 04
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :	
do à voyageurs do	1 64
do à messag. et à bagage do	0 86
do à march. et fourgons do	0 48
do chasse-neige et flangers do	17 93

J. SUTTON.
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1891.						
2 juillet..	8.30	.....	Garage.....	.....	J. Phinney.....	124
2 do .	10.00	Spécial.	Fret.....	Jno. McDonald.....	Jas. Sproull.....	88
4 do .	5.00	do ..	do	J. B. Crockett.....	J. Gilfillan.....	30
6 do .	10.00	.....	Pilote	T. Bellemare.....	Geo. Findlay.....	193
8 do .	5.00	.....	Garage.....	.....	J. Phinney.....	124
9 do .	9.30	Spécial.	Fret	W. Welling	F. W. Welling.....	30
9 do .	19.20	do ..	do	T. C. Ayer.	S. W. Carson.....	178
					A. Fryers.....	33
17 do .	9.00	.....	Garage.....	.....	J. Cole.....	18
18 do .	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 do .	15.30	Spécial.	Equipe.....	W. F. Ferguson.....	J. Howie.....	40
24 do .	15.20	25	Express	W. Gunn.....	R. McDonald.....	198
27 do .	10.12	59	Omnibus.....	E. S. Vye	F. H. Moore.....	70
27 do .	13.30	31	Express	Jno. McFadzen.....	J. H. Moore.....	74
'août..	14.08	Spécial.	Equipe.....	W. W. Gordon	Geo. Anderson.....	32
8 do .	.....	76	Fret.....	M. Cummings	W. Gross.....	182
12 do .	9.45	33	Express	M. Letarte	E. Parsons.....	157
12 do .	11.00	83	Omnibus.....	Jno. Casey	W. F. Hicks	52
12 do .	16.20	Spécial.	Fret.....	W. Bovard.....	Geo. Spears	160
13 do .	16.00	do ..	Equipe.....	W. F. Ferguson.....	J. Howie.....	181
14 do .	18.00	do ..	do	— McKinnon.....	L. King.....	167
20 do .	9.30	.....	Garage.....	.....	P. Fogarty.....	190
21 do .	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 do .	8.00	16	Fret.....	W. J. Dickson.....	Geo. Feetham.....	136
28 do .	7.30	Spécial.	Equipe.....	J. B. Crockett.....	P. McKenna.....	117
1er sept..	5.00	34	Express	A. McLellan.....	A. Donald.....	150
1 do .	5.10	104	Fret.....	Geo. C. Keys.....	A. Prowse.....	72
4 do .	7.00	34	Express	Jno. Coffey.....	Jno. Nairn.....	197
14 do .	2.00	Spécial.	Fret	F. Guinan.....	J. G. McDonald.....	125
17 do .	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17 do .	15.00	Spécial.	Equipe	C. Beswhanger.....	B. Titus.....	19
18 do .	18.12	do ..	Fret	Geo. McGinn.....	N. Copeland.....	112
22 do .	7.00	42	do	.....	L. Michaud.....	134
22 do .	3.45	Spécial.	do	Geo. Couchy.....	J. Cloutier.....	85
29 do .	19.35	do ..	Equipe.....	Louis Belanger	A. Connell.....	176
2 oct...	8.55	18	Omnibus.....	J. W. Miller.....	D. Duncan.....	56
9 do .	23.30	.....	Garage.....	.....	M. O'Brien.....	99
24 do .	5.20	67	Fret.....	A. B. Vance.....	Ben. Cook.....	113

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Truro	Daniel Hendas	Employé	En attelant	Blessé à la cuisse	
Stellarton	Samuel Gray	do	do	Blessé au pied	
Saint-Jean	Jos. Stockford	do	En huilant la locomotive	do	
Lévis	V. Delisle	do	En attelant	Légèrem. blessé	
Truro	Jno. Glenfield	do	Monta sur la locomot. pend. qu'elle était en mouvem.	Entorse au pied	
Amherst	E. Esterbrooks	do	En attelant	Blessé au pouce	
Newcastle	T. C. Ayer	do	Tomba en mont. sur le conv.	Blessé à l'épaule	
Moncton	OnésimeBourque	do	Le wagon sous lequel il travaillait a été frappé par un train en chang. de voie.	S'est fr. la jambe	
Près Westchester	Chas. Seifert	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sur la voie avec un pied coupé.	Fatal	Mort accidentelle.
Près Charlo	Jas. Dagle	Employé	En chargeant des rails	Main écrasée	
Truro	— Philips (Sauvage sourd et muet.)	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie	Légèrem. blessé	
Jonct. de Derby	Robt. Swetman	Employé	En changeant de voie	Amputé le pied	
Pointe du Chêne	Dan. McNevin	Voyageur	Glissa en montant sur le convoi.	Disloq. la hanche	
Havre au Bouche	Samuel Gray	Employé	En attelant	Blessé à la main	
Moncton	Jno. Budd	do	Sauta du convoi pend. qu'il était en mouvement.	Cont. à la figure	
Près Saint-Roch	Christine Fournier.	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie	Fatal	P. d'enquête.
Moncton	R. Donnelly	do	En trav. la voie en voiture	Légèrem. blessé	
Campbellton	Dlle Letellier	do	do do	do do	
	—Vermette, 6 ans	do	do do	Blessé à l'œil	
	Lacasse, fil. 12 "	do	do do	Blessé au bras	
	" " 10 "	do	do do	Blessé à la tête	
	" garç. 8 "	do	do do	Clavicule brisée	
	" fille 3½ "	do	do do	Amputé le bras	
Rivière Jacquet	A. Barreau	Employé	En chargeant du bois	Blessé au pouce	
Près Iona	John McNeil	do	Tombé du convoi	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton	Angus Cormier	do	En attelant	Légèrem. écrasé	
Près Sussex	Wel'gton Linden	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie (enivré).	Fatal	Mort accidentelle.
Brookfield	Jacob Harvey	do	En essayant d'aller entre deux wagons.	Blessé au pied	
Près Sussex	Jude Légère	Employé	En enlevant le câble du wag.	do	
Moncton	Ed. Breau	do	En découplant un boyau	Blessé à la main	
Jonction Sydney Nord.	J. T. McDonald	do	Tomba en mont. sur le wag.	Entorse au poig.	
Amherst	Mde Stokes	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locom. en cond. une vache hors de la voie.	Blessé au côté	
Riversdale	Jno. Spain	Employé	Tombé du convoi	Légèrem. blessé	
Salt Springs	O. C. Cummings	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé mort sur la voie, supposé avoir été frappé par un convoi.	Fatal	Mort accidentelle.
Jonction Sydney Nord.	S. McCormick	Employé	Jeté hors du wag. p. un câble.	S'est fr. le bras	
Pin Rouge	Edgar Steeves	do	Glissé de la locomotive	Blessé à la jambe	
Riv.-du-Loup	Wilfred Soucy	do	En attelant	Main écrasée	
do	Jos. Paquet	Ni l'un ni l'au	En marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Savabec	Ant. Bérubé	Employé	En attelant	Doigt écrasé	
Valley	— Sutherland (enfant).	Ni l'un ni l'autre.	Se tenant sur la traverse	Légèrem. blessé	
Moncton	J. H. Cochrane	Employé	En attelant	Blessé à la main.	
Stewiacke	D. Mahar	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé mort sur la voie, frappé par le convoi nº 26.	Fatal	Mort accidentelle.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1892.						
29 oct....	10.25	50	Train omnibus....	Jos. Guay.....	W. Brock.....	141
31 do ..	4.15	45	do ...	X. Langlais.....	Geo. Morrison	38
— do ..	.....	Spécial.	Fret.....	J. L. Hébert.....	Jas. Fohy.....	.....
31 do ..	12.30	.....	Garage.....	.....	J. Walsh.....	93
31 do ..	13.30	.....	do	.....	M. Tobin.....	98
3 nov...	21.20	.....	do	.....	J. Leonard.....	95
4 do ..	19.20	74	Train omnibus....	Jas. McDonald.....	A. Scott..	105
7 do ..	12.00	.....	Garage.....	.....	J. Cole.....	18
13 do ..	4.50	40	Fret.....	W. M. Thompson.....	W. Gross.....	203
13 do ..	14.55	74	Train omnibus....	James McDonald.....	A. Scott.....	27
16 do ..	7.45	.....	Garage.....	.....	D. Sullivan.....	24
21 do ..	20.30	6	Fret.....	Jno. Hughes.....	S. Wilson.....	48
30 do ..	10.00	.....	Ch. de fer W. et A.	.....	R. Stewart.....	6
30 do ..	16.10	Spécial.	Fret.....	J. L. Chisholm	T. Hennessey.....	160
2 déc....	18.00	do ..	do	W. L. Broad	P. McKenna.....	209
2 do ..	21.00	.....	Garage.....	.....	C. McHugh.....	18
2 do ..	21.30	15	Fret.....	Geo. Margeson.....	J. G. McDonald.....	175
3 do ..	21.00	Spécial.	do	Geo. Keys.....	do	175
5 do ..	1.30	do ..	do	A. Gamache.....	A. Connell.....	176
9 do ..	7.33	2	Express	G. H. Trueman.....	T. Prince.....	148
10 do ..	1.00	.....	Garage.....	.....	E. Stockall.....	87
14 do ..	14.00	Spécial.	Fret.....	J. Buchanan.....	H. Stewart.....	5
18 do ..	7.15	do ..	do	J. R. Fisher.....	L. Starratt.....	171
18 do ..	15.45	do ..	do	R. A. McDonald.....	A. Sproull.....	186
21 do ..	15.00	.....	Garage.....	.....	W. Lovett .... / W. Appleton.....	44 / 87
25 do ..	14.00	24	Fret.....	W. McDermott.....	N. Sinclair.....	79
28 do ..	11.30	Spécial.	do	J. H. Richardson.....	J. W. Nairn.....	197
28 do ..	21.00	.....	Garage.....	.....	G. Currie	93
1892.						
11 janv...	7.10	21	Train omnibus....	D. McIntosh.....	Jno. Campbell.....	14
21 do ..	9.10	Spécial.	Chasse-neige..	L. N. Letarte.....	Jos. Collett.....	76
5 fév....	7.30	do ..	Fret.....	W. W. Irving	Jno. McCracken.....	26
13 do ..	14.45	do ..	Chasse-neige.....	Jas. Card....	J. Hackett..... / G. Spear.....	6 / 40
13 do ..	23.45	46	Train omnibus. ..	M. Audet	E. B. Price.....	181
do ..	9.40	.....	Garage.....	.....	J. Walsh.....	128
18 do ..	17.40	81	Express	C. Upham.....	W. Lovett	68

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Près Jonction Saint-Charles	Mendel Wagner.	Voyageur...	Sauta du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Sainte-Luce.....	Geo. Morrison..	Employé...	Collision entre les trains n° 45 et spécial.	Fortement blessé	
do	Alph. Bérubé...	do	do do	Légèrem. blessé.	
Richmond	John Munroe...	do	Madrier tombé d'un wagon.	Blessé à la tête..	
do	L. Bezanson....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Truro	Fred. Fowlie....	do	do	do ..	
Scotsburn.....	Jno. Carmichael	do	En descendant de la locomotive, tomba entre le convoi et la plate-forme.	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton	N. Stableford...	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Junc. Chatham.	Frank Jonah ...	do	do	do ..	
Oxford.....	Jno. Mockler...	Ni l'un ni l'au	Marchant sur la voie.....	Légèrem. blessé.	
Campbellton....	A. Dickie.....	Employé...	Descendant du fourgon	Entorse à la chev.	
Salisbury.....	Walter Clark ...	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Halifax.....	David Kennedy.	Ni l'un ni l'au	Trav. la voie avec attelage.	Fatal	Mort accidentelle.
Shubénacadie...	Arthur Purdy ..	Employé...	Tombé de la locomotive pendant qu'elle était en mouv.	Fortement blessé	
Junc Spring Hill	George Mills....	do	En attelant.....	Légèrem. blessé.	
Moncton	H. S. Cutten....	do	En allant à la locomotive, mis le pied sur le rail.	Entorse à la chev.	
Londonderry....	A. Philips.....	do	En attelant.....	Main écrasée....	
Greenville	Jno. Leahy.....	do	Glissé en montant sur la locomotive	Blessé au pied...	
Sainte-Flavie....	Jos. Poirier.....	do	Tombé du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Amputé la jambe	
Rothesay	Mrs. Hogan	Voyageur...	Sauta du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Jambe cassée ...	
Richmond	Thos. Fenerty ..	Employé...	En attelant.....	Main écrasée....	
Stewiacke	B. Ripley.....	do	do	do	
Brookfield	A. Langille.....	do	Accoupl. tombé du tender de la locomotive	Blessé à la tête..	
New-Glasgow...	— Conolly	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie avec attelage.	Légèrem. blessé.	
Richmond	R. Riger (mat'lot)	do	Des wagons ont frappé un autre sur lequel il travaillait.	Jambe cassée ...	
Jonction Oxford.	W. H. Manship.	Employé ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Truro	J. H. Richardson	do	En attelant, pied pris entre la plate-forme et le rail.	Amputé le pied.	
Richm., atelier..	Hy. Colter.....	do	Pris entre un wagon et une vieille locomot. à l'atelier.	Fatal	Mort accidentelle.
Stellarton	B. D. Rogers...	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie avec attelage.	Légèrem. blessé.	
¾ mille à l'est de Lévis.	Jos. Bacon	do	Marchant sur la voie.....	do ..	
Newcastle	W. W. Irving ..	Employé...	En attelant, bois sur le wagon tomba sur lui.....	Blessé au pied et au dos.....	
2 milles à l'ouest de Newcastle	H. Thomson....	do	Ch. duc.-neige à ailer. cassée	Blessé à la jambe	
Près St-Morse ..	Nap. Levesque..	do	En attelant.....	Légèrem. écrasé.	
Richmond	Abram Rumbolt	Ni l'un ni l'autre.	Collision de wagons avec celui qui était chargé de sucre.	Blessure grave..	
Rockingham....	Wm. Parks.....	do	Essayant de monter sur le convoi, glissa et fût frappé par la locomotive.	Entorse à la cheville et blessé à la hanche.....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1892.						
20 fév....	19.30	46	Train-omnibus....	M. Audet	A. J. Sharpe	139
21 do ..	17.55	Spécial.	Malle	J. B. Paulet	W. Bastin	162
7 mars..	9.00	37	Fret	E. L. Watts	C. Langley	25
13 do ..	....	.....	Garage	.....	D. Sullivan	94
20 do ..	13.10	75	Fret	L. Proulx	O. Brock F. Cloutier	17 111
24 do ..	10.00	.....	.....	.....	.....	.....
26 do ..	10.30	Spécial.	Fret	W. McClafferty	D. Peterson	210
1 avril..	11.00	.....	Garage	.....	Jas. McDermott	18
1 do ..	17.30	Spécial.	Fret	T. W. Johnson	C. Saunders	49
5 do ..	7.45	34	Express	Y. C. Campbell	H. McAuley	199
5 do ..	22.35	45	Train-omnibus....	J. B. Dubé	J. McNutt	185
9 do ..	15.30	Spécial.	Fret	Geo. Couchy	E. Ouellette	195
15 do ..	16.45	do ..	do	E. L. Watts	S. W. Carson	47
22 do ..	15 45	do ..	do	J. B. Pollock	H. Stewart	126
23 do ..	18.40	do ..	do	F. Brown	D. Youlds	172
23 mai...	12.15	28	Train-omnibus....	A. Grant	J. H. Campbell	107
24 do ..	12.50	Spécial.	Fret	R. A. McDonald	Geo. W. Anderson	52
26 do ..	19.17	1	Express	A. Rainnie	Jno. Stewart	36
2 juin...	8.25	Spécial.	Fret	J. B. Crockett	E. Rushton	91
2 do ..	18.15	104	do	A. C. McLean	D. McLennan	24
12 do ..	20.00	Spécial.	do	E. Rioux	T. Matheson	40
21 do ..	15.20	do ..	do	W. W. Gordon	A. Sproull	124
24 do ..	10.45	37	do	M. Cummings	E. S. White	25
29 do ..	6.00	56	do	Jas. Holmes	A. Dunbar	13

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
3 milles à l'est de Ste-Flavie.	— Godbout.....	V.de journ'x	Tombé du wagon.....	Fatal	Mort accidentelle.
6 milles à l'ouest de Mill Stream	W. Bastien...	Employé ...	Jeté dans un banc de neige.	Légèrem. blessé.	
	H. Sharpe....	do	do do	do ..	
Harcourt.....	J. H. Haines ...	do	En attelant.....	Doigt cassé.....	
Campbellton....	D. Sullivan.....	do	Tombé du tender de la locom	Légèrem. blessé.	
¾ mille à l'est de Lévis....	Marie Forgues..	Ni l'un ni l'a.	En marchant sur la voie...	Fatal	Mort accidentelle.
Halifax.....	Thos Delaney...	Employé. ..	En déchargeant une ancre, main prise dans la grue.	Main blessée....	
Stellarton	John Brown....	do ...	En attelant.....	Doigt amputé...	
Moncton	Albert Weldon..	do	Frappé par la locomotive en marquant les wagons.....	Légèrem. blessé.	
Près de Belmont	T. W. Johnson .	do	Tombé du fourgon, chaîne cassée.....	do .	
Sackville	Chas Bass	do	En chargeant du bagage ...	Doigt écrasé....	
Mill Stream	Chas Audet.....	do	Tombé du convoi en desserrant le frein.....	Grièvem. blessé.	
Pointe-Lévis....	Godfrey Bontin.	Ni l'un ni l'a.	Essay. à sauter sur le convoi	Jambe cassée....	
Newcastle.....	Frank Williams.	Employé. ..	En nettoyant les châssis de la cambuse de la locomotive	Main coupée....	
Alton	G. Herbert.....	do	En descendant du convoi...	Jambe blessée...	
Jonc.Spring Hill	A. G. Cormier..	do	do de la locomotive	Entor. à la chev.	
Pictou.....	Jno. Avery, 4 ans	Ni l'un ni l'a.	En traversant la voie	Légèrem. blessé.	
New-Glasgow...	Jno. McNeil....	do	do	Fatal	Mort accidentelle.
Pont de Jardine près de St-Jean	Thos Hunter....	do	En marchant sur la voie....	do	
Jonc.Spring Hill	Jas. Melanson..	Employé. ..	Bloc de charb. tomb. s. l. main	Doigt cassé.....	
Sydney.....	A. Cameron	do	En changeant de voie.....	Pied blessé	
Rimouski	A. J. McDonald	do	En examinant l'excentrique la locomotive recula.....	Bras cassé.....	
1 mille à l'est de Hopewell.	C. Sullivan.....	Ni l'un ni l'a.	Couché sur la voie (en état d'ivresse).....	Légèrem. blessé.	
Rivière Barnabé	— McDonald....	Voyageur...	En fermant les portes du wagon le train a parti....	Doigt écrasé	
Girrior's.....	Jno. Pushie.....	Employé. ..	Tombé du fourgon.....	Grièvem. blessé.	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 27 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne de trente-deux milles de longueur a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1891-92	$33,508 85
1890-91	30,235 13
	$3,273 72

Les dépenses d'entretien ont été considérablement moindres que celles de l'année dernière :—

En 1890-91	$28,931 71
1891-92	19,514 37
	$9,417 34

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	$33,508 85
Dépenses	19,514 37
	$13,994 48

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, de même que certaines améliorations, entre autres la construction d'une voie de garage de quatre cents pieds de longueur, à Newport. La voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. — Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. — Av.

Année précédente.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Année précédente.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
28,931 71	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	19,514 37	10,746 38	Transport des voyageurs	12,187 76
			18,336 91	Transport du fret	20,165 57
			1,151 84	Malles	1,155 52
1,303 42	Balance	13,994 48			
30,235 13		33,508 85	30,235 13		33,508 85

Certifié exact,

T. Williams,
Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Entretien de la voie et des travaux d'art.

Année précédente.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
12,642 04	Réparations à la voie	11,284 50
4,052 02	Rails et attaches	1,395 38
3,529 30	Traverses	3,709 10
5,422 36	Ponts	456 13
3 00	Signaux	.....
12 60	Cadenas d'aiguilles	12 60
467 49	Ponceaux et garde-bestiaux	124 53
.....	Quai à Windsor	5 10
463 09	Bâtiments et plates-formes	241 90
27 45	Wagonnets de tournée et à bras	2 10
134 95	Chasses-neige et flangers	203 52
173 31	Outillage et réparations	200 45
850 59	Clôturage	690 23
1,104 72	Bureau du comptable et dépenses	1,111 49
48 79	Divers	77 34
28,931 71		19,514 37

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

Certifié exact,

T. Williams,
Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

Moncton, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1891—Juillet	1,169 84	96 91	1,383 72	2,650 47
Août	1,714 82	96 91	1,345 56	3,157 29
Septembre	1,993 35	96 90	2,078 38	4,168 63
Octobre	1,026 61	96 91	2,413 29	3,536 81
Novembre	825 02	96 91	2,086 79	3,008 72
Décembre	902 42	96 90	1,830 99	2,830 31
1892—Janvier	637 43	95 68	1,292 50	2,025 61
Février	678 26	95 68	1,248 07	2,022 01
Mars	664 22	95 68	1,733 97	2,493 87
Avril	796 54	95 68	1,609 01	2,501 23
Mai	806 14	95 68	1,496 81	2,398 63
Juin	973 11	95 68	1,646 48	2,715 27
	12,187 76	1,155 52	20,165 57	33,508 85

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

Certifié exact,
T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

27 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier. Les rails en fer sur un parcours de sept milles étaient en très mauvais état et on les a remplacés par de nouveaux en acier de 4¼ avec joints éclissés à cornières.

BALLASTAGE.

On a mis sur l'embranchement pendant l'année 7,310 verges cubes de ballast.

TRAVERSES.

Il a été renouvelé pendant l'année 19,137 traverses ordinaires et sept jeux de traverses de croisement.

VOIES DE GARAGE.

On a construit à Newport pour la compagnie faisant l'exploitation du plâtre une voie de service de 400 pieds de longueur. De vieux rails en fer enlevés de la voie principale ont été déposés sur les voies de garage de Hibbert et de Fenerty.

CLÔTURES.

On a érigé pendant l'exercice 500 perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ainsi qu'exécuté de fortes réparations aux vieilles clôtures.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A la jonction de Windsor on a renouvelé une partie de la plate-forme ainsi que réparé le hangar à marchandises.

La gare de Mount-Uniacke a été peinturée.

A Ellershouse les portes et châssis de la gare ont subi les réparations nécessaires et le bâtiment a été peinturé.

A Newport on a examiné, réparé et peinturé la gare.

A Windsor on a fait à la gare les réparations nécessaires ainsi que recouvert la toiture en tôle, puis on a peinturé. Le toit de la remise à locomotives a été visité et réparé, et on a aussi fait les réparations nécessaires aux portes et châssis.

Une des fosses à bestiaux a été également renouvelée.

On a recouvert les fosses à bestiaux à Uniacke-Sud.

PONTS ET PONCEAUX.

On a posé de vieux rails en fer et des tiges de fer taraudés munies de happes à trois piles du pont Jordan.

Des batardeaux ont été construits aux extrémités des culées du pont Big-Bog pour maintenir et soutenir les remblais.

La maçonnerie des ponts de Sackville, de Big-Bog et de Sainte-Croix a été examinée et jointoyée.

On a posé un nouveau tablier en pin de Géorgie au pont de Carrel, ainsi que des garde-corps en fer.

Deux ponceaux en cèdre de 3 sur 4 ont été construits à la voie de garage de Fenerty.

A Ellershouse il a été construit un ponceau en cèdre de 3 sur 4.

On a aussi construit un ponceau en cèdre de 3 sur 4 à l'ouest de la gare d'Ellershouse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

A M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,

Moncton, N.-B.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 26 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Vous trouverez également les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Compte du revenu.	
3.	Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
4.	Dépense de wagons.	(do 2.)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(do 3.)
6.	Dépenses de gares.	(do 4.)
7.	Frais généraux.	(do 5.)
8.	Compte général des approvisionnements.	
9.	Bilan général.	
10.	Etat comparatif des moyennes.	

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1891, à		$3,741,780 89
Les additions suivantes ont été faites dans le cours de l'exercice :—		
Déplacement de la gare de Summerside	$4,995 42	
Expropriation du terrain de R. McMillan	3,305 07	
		8,300 49
Total de la dépense à compte du capital, 30 juin 1892		$3,750,081 38

Déplacement de la gare de Summerside.—Frais encourus pour transporter la gare du quai à la rue Water et pour placer le hangar à marchandises à cent pieds à l'est.

Expropriation du terrain de M. R. McMillan.—Paiement du terrain exproprié et des frais de justice pour le prolongement de la voie jusqu'au quai de la Compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown, à Charlottetown.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de.	$157,442 69
Celles de l'exercice précédent	174,258 05
Diminution	$ 16,815 36

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices:—

1890–91	$829 80
1891–92	749 72
Diminution par mille	$ 80 08

La longueur du chemin en exploitation dans chaque exercice a été la même, savoir, 210 milles.

Le trafic a été extraordinairement languissant depuis l'ouverture de la navigation ce printemps par suite du pauvre marché pour les principaux produits de la ferme, et de la forte concurrence que les navires ont faite cette année. On peut

attribuer une diminution d'à peu près $10,000 dans les recettes au fait que la navigation s'est fermée tard et ouverte à bonne heure. En sorte que les steamers *Stanley* et *Northumberland* ont pu transporter de grandes quantités de fret et beaucoup de voyageurs à Charlottetown et Pictou directement. Si l'hiver avait été d'une longueur ordinaire ce fret et ces voyageurs auraient été transportés par notre chemin pour aller à Georgetown ou en revenir.

ÉTAT

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1890–91	145,508	$72,292 23
1891–92	139,389	70,959 21
Diminution	6,119	$1,333 02

	Tonnes de fret tranportées.	Recettes.
1890–91	59,511	$81,660 82
1891–92	51,065	69,983 23
Diminution	8.446	$11,677 59

Malles et divers 1890–91	$20,305 00
do 1891–92	16,500 25
Diminution	$3,804 75

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1890–91	335,202
1891–92	307,421
Diminution	27,781

Par les convois :—

1890–91	272,475
1891–92	245,102
Diminution	27,373

Par les wagons :—

1890–91	1,420,425
1891–92	1,304,659
Diminution	115,766

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du dernier exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :

Renouvellements.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Matériel roulant.	Total.
1890–91	$257,039 13	.....	$950 95	$257,990 08
1891–92	252,970 37	$36,175 19	560 82	289,706 38
Augmentation		$36,175 19	.....	$ 37,716 30
Diminution	$ 4,068 76	.....	$390 13	.....

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont de Harper	$1,155 74
Pont de Pig Brook	2,353 08
Pont de Moore	264 68
Pont de Blushank	255 40
Pont de Baldwin	470 79
Total	$4,499 69

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier et il a été posé des rails en fer sur un parcours de 125 milles et des rails en acier sur 85 milles.

11½ milles de rails en fer ont été remplacés pendant l'exercice par des rails en acier de 56 livres la verge.

TRAVERSES.

On a renouvelé pendant l'année 77,052 traverses, 36 jeux de traverses de croisement et 22 loquets d'arrêt.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie pendant l'exercice à peu près 7,098 verges cubes de ballast.

CLÔTURES.

Il a été construit vingt-six milles de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis, et trois mille trois cent trente pieds de clôtures en fil de fer et piquets en remplacement d'anciennes clôtures brûlées et qui tombaient en ruines.

PARANEIGES.

Onze mille six cent cinquante-six pieds de clôtures paraneige ont été construits pendant l'année, et il en a été renouvelé dix-huit mille neuf cent trente-six autres pieds.

QUAIS.

A Summerside on a renouvelé des poutres, des défenses et 275 pieds du plancher.

A Souris le quai a été ballasté avec des fascines et des pierres, et on a réparé la voie.

A Charlottetown on a ballasté le quai et le terrassement avec des fascines et des pierres.

A Georgetown le quai a été ballasté de pierres et on a renouvelé 20 défenses et un poteau d'amarrage.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Conway on a reconstruit la halte et renouvelé la plate-forme.

A Elmsdale on a reconstruit la halte et renouvelé la plate-forme.

A O'Leary il a été posé de nouvelles longrines sous le hangar à houille.

A Summerside la gare a été transportée du quai à la rue Water, assise sur une nouvelle fondation, et complètement réparée. On l'a ensuite peinturé et à l'intérieur et à l'extérieur. Le hangar à marchandises a été transporté à 100 pieds à l'est, placé sur une nouvelle fondation puis réparé et peinturé. Le hangar à marchandises situé sur le quai a été rehaussé de deux pieds, puis on a renouvelé les soliveaux et le plancher.

On a renouvelé le toit en gravier de la gare de Mount-Stewart.

A Georgetown on a peinturé la gare et renouvelé le toit de la chambre des bagages.

A Perth on a reconstruit la halte, peinturé puis renouvelé la plate-forme.

A Saint-André la halte a été reconstruite et la plate-forme renouvelée.

A Douglass la halte a été reconstruite.

On a reconstruit les fosses dans les remises à locomotives de Mount-Stewart et Georgetown.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le tablier du pont de Harper a été renouvelé en pin résineux.

Au pont de Pig-Brook on a terminé les culées en pierre et renouvelé le tablier avec une poutrelle en fer de 66 pieds.

Au pont de Mount-Stewart on a renouvelé 32 pièces de bois pour soutenir le tablier et jointoyé au ciment les culées.

On a renouvelé au pont de Saint-Pierre 30 contrefiches, 14 entraits et 4 jambes de force.

Au pont de Morell on a renouvelé la fondation de l'extrémité est, ainsi que les poutres et les traverses.

Le tablier du pont de Scrimegeour a été renouvelé.

On a également renouvelé le tablier du pont de Taylor.

Il a été reconstruit douze ponceaux en bois.

On a reconstruit deux ponceaux en pierre.

Renouvelé deux ponceaux avec des tuyaux en fer de 12 pouces.

Réparé et jointoyé au ciment les ponceaux en pierre de Winter-River et d'Union.

On a reconstruit vingt-sept fosses à bestiaux.

D'importantes réparations ont été exécutées aux remblais des ponts de Morell, Marie et Midgell, et l'on a employé pour ces travaux 4,000 verges cubes de pierres.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à $99,362.51.

La valeur des approvisionnements restant, au 30 juin 1891, était comme suit :—

Approvisionnements généraux	$71,359 37
Houille	10,241 11
Vieux rails en fer et attaches	9,367 36
Vieux matériaux, utilisables	7,390 65
	$98,358 49

Les achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

Il me fait grand plaisir de dire que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

1891.		$ cts.	1891.		$ cts.
30 juin...	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780 89	30 juin....	Reçu du gouvern. fédéral.	3,741,780 89
1892.	Dépenses, année terminée le juin 1892—		1892.		
30 juin...	Déplacement de la station de Summerside $4,995 42 Expropriation du terrain R. McMillan, Charlottetown 3,305 07	8,300 49	30 juin....	do do	8,300 49
		3,750,081 38			3,750,081 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
64,158 96	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	66,772 79	72,292 23	Transport des voyageurs..	70,959 21
			81,660 82	do des marchands.	69,983 23
37,696 58	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2.....	35,204 87	20,305 00	Malles et divers.....	16,500 25
115,195 66	Ent. de la voie et des trav. d'art, d'après relevé n° 3.	147,461 53	174,258 00	Total des recettes....	157,442 69
			83,732 03	Balance..	132,263 69
29,551 09	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4..... ...	28,370 27			
11,387 79	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,896 92			
257,990 08	....Totaux.....	289,706 38	257,990 08	....Totaux	289,706 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Traction—(relevé n° 1.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
1,412 16	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages..	1,414 05
17,481 16	Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	16,383 50
14,905 62	Combustible.....	15,303 77
2,599 97	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,735 05
24,524 71	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	28,237 17
1,139 06	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	718 35
2,096 28	Divers.....	1,980 90
64,158 96	.....Totaux.....	66,772 79

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOURD.

Dépenses des wagons—(relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
10,648 03	Réparations aux voitures à voyageurs.....	9,129 84
1,546 58	do wagons-poste et à bagage.....	1,507 95
5,302 64	do wagons à fret et fourgons.....	6,089 83
15,470 95	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	14,140 82
535 03	Huile et chiffons pour étoupage.....	558 27
3,270 96	Menus articles et conbustible.....	2,979 37
922 39	Divers.....	798 79
37,696 58	.....Totaux.....	35,204 87

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
419 21	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage.	369 96
48,543 46	Gages pour réparations de la chaussée, clôtures et sémaphores	42,844 87
3,497 12	Rails, coussinets et carvelles	39,570 55
25,445 10	Traverses	26,383 12
13,984 56	Bois de constr. et de service pour répar. des ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	22,880 32
3,146 41	Réparations aux quais	2,635 81
7,562 83	do bâtiments et plates-formes	7,758 87
2,894 10	do chasse-neige, flangers et outils	4,067 36
9,702 87	Enlèvement de la glace et de la neige	950 67
115,195 66	Totaux	147,461 53

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des gares—(relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
21,073 19	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	20,075 83
8,477 90	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	8,294 44
	Divers	
29,551 09	Totaux	28,370 27

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
$ cts.		$ cts.
4,308 49	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage	4,115 04
5,269 99	Appointements du comptable et de l'auditeur, du payeur, du caissier et des commis, frais de bureau et de voyage	5,441 17
849 85	Annonces	817 32
84 46	Dommages aux hommes, animaux et marchandises	171 97
375 47	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes	390 23
499 53	Divers	961 19
11,387 79	Totaux	11,896 92

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1892.

1891.	Dr.	$ cts.	$ cts.
30 juin	Balance reportée		142,107 41
1892.			
30 juin	Achats, y compris les rails, durant l'année	9,936 51	
	Frais d'autres ministères	7,302 45	
	Bordereaux de paye	2,520 60	
			109,185 56
1892.	Av.		251,292 97
30 juin	Distributions pendant l'année		152,934 48
	Balance — Matériel ordinaire $71,359 37; Combustible 10,241 11; Rails et attaches disponibles 9,367 36; Vieux matériel pouvant servir 7,390 65		98,358 49

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.	Bilan général.		Av.
	$ cts.		$ cts.
Matériel en général	98,358 49	Compte fédéral	99,301 20
En caisse	4,281 26	Assurances contre les accidents	5,173 91
Gares	662 56		
Ministère de la milice	195 94		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Judge Weatherbee	30 00		
Sidney Gray	25 00		
Prolongem. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Gouvernement local, I.P.-E.	62 60		
Total	104,475 11	Total	104,475 11

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Détails.	1892.	1891.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	307,421	335,202
do trains	245,102	272,475
do wagons	1,304,659	1,420,425
Recettes des locomotives par mille ... Centins.	51·21	51·99
do de la voie do ... Piastres.	749·72	829·80
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	45·07	41·49
do du fret do do	44·45	46·86
do d'autres sources do do	10·48	11·65
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·33	5·21
Combustible	4·98	4·45
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·89	0·78
Réparations aux locomotives	9·19	7·32
Eau et réparations aux réservoirs	0·23	0·34
Divers	0·64	0·62
	21·26	18·72
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	0·46	0·42
Total ... Centins.	21·72	19·14
Traction, par locomotive et par mille	21·72	19·14
Dépenses des wagons do	11·45	11·25
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	47·97	34·37
Dépenses des stations, par mille	9·23	8·81
Frais généraux	3·87	3·40
Total, locomotive par mille ... Centins.	94·24	76·97
Traction, par train et par mille	27·24	23·55
Dépenses des wagons do	14·36	13·83
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	60·16	42·28
Dépenses des stations, par train et par mille	11·58	10·84
Frais généraux do	4·85	4·18
Total, train par mille ... Centins.	118·19	94·68
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Piastres.	1,379·55	1,228·52

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHENIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 18 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses de la division mécanique, pour les exercices 1890-91 et 1891-92.

On a acheté pendant l'année deux nouvelles boîtes à feu, deux cabs neufs, deux nouvelles cheminées, vingt bandes de roues motrices, quatre nouvelles plaques tubulaires, trois jeux de nouveaux tubes, deux corps de tender et quatre trains de tender.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et flangers, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1re classe.
15 do do 2e classe et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons fermés.
125 wagons plates-formes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeurs.
8 chasse-neige.
7 flangers.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1891—Juillet	33,899	1,474 12	1,364 08	201 57	2,529 19	26 87
Août	30,693	1,465 52	1,207 13	224 51	2,111 64	16 99
Septembre	30,102	1,585 78	1,486 74	353 67	1,683 92	60 25
Octobre	32,203	1,538 20	1,532 52	291 74	2,296 41	107 60
Novembre	30,388	1,460 41	1,748 34	278 05	3,535 79	9 26
Décembre	26,024	1,448 51	1,398 78	231 99	2,503 19	76 59
1892—Janvier	19,268	1,280 78	929 00	169 45	2,875 97	132 97
Février	22,708	1,392 51	1,303 68	218 40	2,533 37	5 68
Mars	22,020	1,373 12	1,379 78	226 49	2,354 60	12 26
Avril	19,884	1,132 57	1,002 72	167 51	2,180 20	31 48
Mai	19,606	1,067 90	1,013 02	171 16	1,710 90	28 74
Juin	20,626	1,164 08	937 98	200 51	1,921 99	209 66
Totaux	307,421	16,383 50	15,303 77	2,735 05	28,237 17	718 35

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
222 53	5,818 36	4·35	4·03	0·59	7.46	0·07	0·66	17·16
245 67	5,271 46	4·77	3·93	0·73	6·88	0·06	0·80	17·17
368 71	5,539 07	5·27	4·94	1·17	5·59	0·20	1·22	18·39
290 31	6,056 78	4·78	4·76	0·90	7·13	0·33	0·90	18·80
329 17	7,361 02	4·81	5·75	0·91	11·64	0·03	1·08	24·22
307 17	5,966 23	5·57	5·37	0·89	9·62	0·29	1·18	22·92
314 14	5,702 31	6·65	4·82	0·88	14·92	0·69	1·63	29·59
261 57	5,715 21	6·13	5·74	0·96	11·16	0·03	1·15	25·17
329 03	5,675 28	6·23	6·27	1·03	10·69	0·06	1·49	25·77
242 07	4,756 55	5·69	5·04	0·85	10·96	0·16	1·22	23·92
242 95	4,234 67	5·44	5·17	0·87	8·72	0·15	1·24	21·59
241 63	4,675 85	5·64	4·55	0·97	9·32	1·02	1·17	22·67
3,394 95	66,772 79	5·33	4·98	0·88	9·19	0·24	1·10	21·72

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1891—Juillet	4,245	12,908	14,827	1,141	88	28,964	216	5,970	35,150
Août	3,990	11,279	13,599	2,638	114	27,630	11	6,020	33,661
Septembre	4,401	11,180	13,669	6,367	.....	31,216	18	5,825	37,059
Octobre	4,053	12,424	14,217	2,631	101	29,373	13	5,818	35,204
Novembre	3,907	10,461	14,084	2,857	80	27,482	174	5,879	33,535
Décembre	3,494	2,014	18,203	392	.....	20,609	49	5,783	26,441
1892—Janvier	2,810	674	13,756	.....	.....	14,430	.....	4,838	19,268
Février	3,430	2,626	13,413	.....	1,738	17,777	62	4,869	22,708
Mars	3,574	2,661	14,316	.....	136	17,113	80	4,827	22,020
Avril	3,078	1,628	13,694	1,403	.....	16,725	196	4,491	21,412
Mai	3,031	2,744	12,342	2,898	116	18,100	20	4,777	22,897
Juin	2,850	4,164	11,846	573	.....	16,583	33	4,621	21,237
Totaux	42,865	74,763	167,966	20,900	2,373	266,002	872	63,718	330,592

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Parcours total.		* Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
153,563	.....	5·32	8·28	4·37	14,318	2,216	381	683	40·73	6·30	1·08	1·94
144,519	.....	5·26	8·44	4·29	13,233	2,237	435	677	39·31	6·64	1·29	2·01
169,573	.....	5·43	8·42	4·57	15,545	2,891	519	854	41·94	7·80	1·40	2·30
148,186	.....	5·08	8·68	4·21	14,927	2,588	542	800	42·40	7·35	1·53	2·27
149,781	.....	5·46	8.58	4·46	16,148	2,668	269	708	48·15	7·95	0·80	2·11
107,583	.....	5·22	7.57	4·06	11,973	2,282	12	628	45·28	8·63	0 04	2·37
61,484	486	4·26	6·86	3·19	7,542	1,504	33	443	39·14	7·80	0·17	2·29
72,062	6,102	4·49	6·62	3·17	10,899	2,176	27	562	47·99	9·59	0·11	2·47
90,593	767	5·33	6·16	4·11	9,602	1,734	29	492	43·60	7·87	0·13	2·23
111,280	.....	6·65	6·96	5·19	9,811	1,700	20	488	45·82	7·93	0·09	2·27
123,492	.....	6·87	7·55	5·39	10,732	1,829	.....	516	46·87	7·98	0·00	2·25
98,626	.....	5·94	7·45	4·64	8,621	1,848	70	528	40·59	8·70	0.33	2·48
1,430,742	7,355	5·42	7·71	4·32	143,351	25,673	2,337	7,379	43·36	7·76	0·70	2·23

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Division mécanique.

C.—Relevé mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plates-formes.	Total.
1891—Juillet	33,056	27,636	22,338	38,738	31,795	153,563
Août	28,334	22,104	21,567	39,474	33,040	144,519
Septembre	27,466	17,204	30,425	42,843	51,635	169,573
Octobre	31,490	23,431	26,258	42,895	24,112	148,186
Novembre	23,532	21,002	21,960	60,137	23,150	149,781
Décembre	20,673	17,218	14,595	46,133	8,964	107,583
1892—Janvier	14,751	12,285	11,404	18,605	4,439	61,484
Février	15,693	11,427	13,701	19,707	11,534	72,062
Mars	16,906	16,975	11,493	28,214	17,005	90,593
Avril	16,398	12,700	14,950	45,894	21,338	111,280
Mai	14,009	15,109	16,827	42,122	35,425	123,492
Juin	16,320	15,979	15,508	34,507	16,312	98,626
Totaux	258,628	213,070	221,026	459,269	278,749	1,430,742
Moins—Ballastage	.....	.....	18,696	3,111	104,276	126,083
Balance	258,628	213,070	202,330	456,158	174,473	1,304,659

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Division mécanique.

D.—État indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1892.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	Flangers.	Total.
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plate-formes.	Fourgons.	Wagon de payeur.	Total.			
Disponible le 30 juin 1891, prop. au serv.	21	17	15	3	175	124	3	1	338	8	7	15
do do condamnés	....	....	.....	....	.....	1	....	....	1	....	....	....
Total du matériel, 30 juin 1891	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1891	....	....	.....	....	.....	1	....	....	1	....	....	....
do durant l'exercice	....	....	.....	....	1	1	....	....	2	....	....	....
	....	....	.....	....	1	2	....	....	3	....	....	....
Moins—Reconstruits	....	....	....	....	1	.....	....	....	1	....	....	....
	....	....	.....	....	.....	2	....	....	2	....	....	....
Ajoutez—Prop. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	123	3	1	337	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1892	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Division mécanique.

E.—Etat comparatif des dépenses de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

——	1892.	1891.
Milles parcourus par les convois	245,102	272,475
do locomotives	307,421	335,202
do wagons	1,304,659	1,420,428
do chasse-neige	7,355	27,126
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	66,772 79	64,158 96
Coût des réparations aux wagons	16,727 62	17,497 25
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	558 27	535 03
do des réparations aux voitures à voyageurs	9,129 84	10,648 03
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,507 95	1,546 58
do do wagons à marchandises et fourgons	6,089 83	5,302 64
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	27 24	23 54
do do do locomotives	21 72	19 14
do do do wagons	5 11	4 51
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	6 82	6 42
do do do locomotives	5 44	5 22
do do do wagons	1 28	1 23
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	0 22	0 19
do do do do locomotives	0 18	0 15
do do do do wagons	0 04	0 03
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 72	3 90
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 61	0 56
do wagons à marchandises et fourgons	2 48	1 94

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1892.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Nom des victimes.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1891.												
27 juill..	2·27 p.m.	..	Locomot., lège.	.....	M. Watson....	10	Souris.....	D. F. Chevrier..	.....	Enfant de 17 mois, frappé pendant qu'il était assis sur le ballast entre les rails.	Fatal.....	Accidentelle.
1892.												
9 mai..	2·50 p.m.	7	Omnibus .	G. W. Hibbett.	C. Moore.....	4	Royalty Junc...	Frank Traill....	Employé...	Tombé entre la plateforme de la gare et le train.	Pied écrasé par une roue.	

ANNEXE N° 5.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CANAUX,

OTTAWA, 20 décembre 1892.

MONSIEUR,—N'étant entré que récemment dans l'exercice des fonctions d'ingénieur en chef des canaux, je ne suis pas assez au fait des travaux de construction actuellement en cours pour que je me permette d'en faire un rapport. Je me contenterai donc de soumettre les rapports des ingénieurs préposés aux canaux, avec les états statistiques des opérations de ces canaux, préparés par le commis chargé de ce service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

M. le secrétaire du
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, DIVISION DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 16 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter, conformément à votre lettre n° 89463, en date du 26 septembre dernier, mon rapport sur les différents ouvrages placés sous mon contrôle, pour l'exercice 1891-92, expiré le 30 juin dernier. Ces ouvrages sont:

1° Le canal de Lachine et le canal de Beauharnois, sur la route du Saint-Laurent.

2° L'écluse et le barrage de Saint-Ours et le canal de Chambly sur la route de la rivière Richelieu et du lac Champlain.

On trouvera ci-joints des états indiquant les montants encaissés à titre d'amendes et dommages-intérêts, avec les relevés mensuels du maximum et du minimum des hauteurs d'eau prises aux entrées d'aval et d'amont de chaque canal, et sur chacun des buscs de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL DE LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert à la navigation le 1er mai 1892.

Il s'est produit, pendant la saison, deux accidents qui, toutefois, n'ont pas eu le moindre effet sur la navigation. Le premier eut lieu mardi, le 20 octobre, jour où la barge *Maggie*, appartenant à la Compagnie de Transport de Montréal, se jeta sur le pont de Brewster, le déplaçant et brisant le pivot, les ouvrages en fonte du dessous et les boulons reliant les galets à la plaque tournante. Cela prit trois jours pour réparer les dégâts et remettre le pont en place.

Le deuxième accident arriva vendredi, le 30 du même mois d'octobre, alors que la porte d'aval de la vieille écluse n° 1 fut emportée. Une barge passait dans le temps par cette écluse, dont le seuil et la porte d'aval, très vieux et pourris, ne purent résister à la pression du courant créé dans l'écluse à ce moment-là et furent emportés dans le fleuve. Il y avait, plus bas, plusieurs bateaux qui attendaient leur tour, mais ils ne subirent pas d'avaries.

La porte en question fut remplacée en trois jours par une porte neuve de rechange ; mais, ainsi que je l'ai dit plus haut, la navigation n'a souffert aucun retard ni inconvénient par suite de ces deux accidents, et pendant toute la saison l'eau a été tenue à une bonne hauteur dans tous les biefs, tant pour les besoins de la navigation que pour ceux de l'industrie.

Les travaux exécutés sur ce canal pendant l'exercice se classent sous deux chefs :— Réparations " et " Travaux imputables sur le revenu."

RÉPARATIONS.

L'eau a été retirée du canal dans la nuit du 9 avril dernier, et y a été introduite de nouveau le 30 du même mois, de sorte que le canal a été livré à la circulation le 1er mai.

Pendant que le canal était à sec tous les ouvrages sous l'eau ont été visités et réparés. De nombreuses réparations ont été faites à ses différentes constructions pendant l'année; en voici les détails :—

La culée et la pile de support de l'extrémité nord du pont de Brewster, que la gelée avait fait sortir de leurs fondations, ont été démolies et reconstruites.

Deux nouvelles culées en maçonnerie ont été construites pour recevoir un nouveau pont fixe, et l'on a aussi construit le mur de soutènement au pied de l'ancienne écluse n° 3.

Les cinq premières assises de dessus du musoir sud de l'écluse Saint-Gabriel, qui s'en allaient en ruine, ont été démolies et refaites en maçonnerie neuve.

La maçonnerie de trois canaux de dérivation—dont l'un en amont du pont Saint-Gabriel, et deux en aval de l'écluse de la Côte Saint-Paul, du côté sud du canal—qui paraissait vouloir s'écrouler, a été refaite au ciment.

Trois piliers de pierre du déversoir à la Côte Saint-Paul ont aussi été défaits et reconstruits, et le déversoir ainsi que les écluses ont été rejointoyées au ciment de Portland.

Trois vannes neuves ont été mises dans le vieux barrage à pertuis de Lachine, et la maçonnerie de ce déversoir régulateur a été rejointoyée au ciment.

Le vieux plancher de pin de 2 pouces du déversoir de décharge, à la Côte Saint-Paul, qui avait été considérablement détérioré par l'action du courant, a été entièrement renouvelé en chêne de 6 pouces.

Le revêtement de côté du déversoir de l'écluse Saint-Gabriel avait aussi été arraché par la force de l'eau, et l'on fut obligé de forer des trous dans le mur, de boulonner des pièces dans la maçonnerie, et de clouer le revêtement à ces pièces avec des carvelles.

Les montants de plates-formes et les moises de devant et de derrière des portes d'amont et d'aval des anciennes écluses nos 1, 3, 4 et 5, et aussi des portes des nouvelles écluses nos 1, 2, 3 et 5 ont été renouvelés.

Les tabliers des ponts de Black, Wellington, Saint-Gabriel, de Brewster et de la Côte Saint-Paul ont été renouvelés en madriers de chêne de 2 pouces, et les piliers de coffrage en amont du pont de Saint-Gabriel, ainsi que ceux dans le centre et de chaque côté en amont et en aval du pont de Brewster, ont été reconstruits.

Les différents ponts du canal (à l'exception du pont Wellington) ont été nettoyés et ont reçu chacun trois couches de peinture.

Les murs en talus entre la Côte Saint-Paul et Lachine demandaient et ont subi des réparations considérables, de même que les chemins de halage de chaque côté du canal.

Aux différents ponts et écluses les baraques, qui étaient très vieilles et délabrées, ont été remplacées par des cabanes neuves, ce qui a contribué au bien-être du personnel des employés et relevé l'aspect du canal en général.

Les chemins du canal en correspondance avec les différents bassins, de même que le chemin entre le pont Wellington et l'écluse Saint-Gabriel, du côté sud, et la rue du Moulin depuis la rue Saint-Etienne jusqu'au pont de Black, ont été macadamisés et bien entretenus.

Les chemins de halage, s'étendant sur la distance de 14 milles de chaque côté du canal, ont été tenus en bon état. Tous les trottoirs en bois de l'Etat dans les limites de la ville, et qui ont une longueur collective de plus de 9,000 pieds linéaires, ont été non seulement bien entretenus, mais on en a aussi enlevé la neige et la glace pendant tout l'hiver.

Les poteaux d'amarrage le long du canal, sur les chemins de halage, ont été réparés, et il en a été planté 60 nouveaux.

Le lit de la rivière Saint-Pierre a été débarrassé de ses herbes, et tous les fossés d'écoulement, aqueducs et rigoles en correspondance avec le canal ont été nettoyés à fond et tenus en bon état.

Les piliers et les estacades flottantes dans le canal même, à Lachine, ont reçu les réparations nécessaires. Des réparations ont aussi été faites où il en fallait, aux vannes des moulins et fabriques.

Le bateau de levage à grue a été tiré à terre, puis sa coque a été presque entièrement renouvelée, et les plus importantes parties des membres de la grue ont été remplacées. Le pont a aussi été renouvelé et le bateau calfaté et peinturé.

L'ancien déversoir provisoire à l'écluse Saint-Gabriel a été rempli, et le chemin en face des moulins à cet endroit, du côté sud, a été nivelé et macadamisé.

Les culées en bois du pont fixe, en amont du nouveau barrage à pertuis de Lachine—pont qui met l'île en communication avec le grand chemin—ont été entièrement reconstruites, et le pont même remis en place, après avoir été visité et réparé.

Le matériel électrique pour l'éclairage du canal entre l'entrée inférieure et l'écluse Saint-Gabriel, a été entretenu comme il faut et a donné pleine et entière satisfaction.

Le service téléphonique privé a aussi été d'une très grande utilité pour les opérations et du canal et de la navigation.

Travaux imputables sur le revenu.

Les jetées de Lachine, formant le prolongement du quai du Grand-Tronc de chemin de fer, demandaient des réparations considérables qui leur ont été faites. La plus grande partie de leur superstructure au-dessus du niveau des eaux a été reconstruite; il a été ajouté de la pierre au blocage des jetées, et l'on a renouvelé les planchers.

A la clôture de la navigation, en 1891, l'on commença à faire, pour quelques-unes des anciennes et des nouvelles écluses, des portes de rechange pour lesquelles il avait été voté un crédit de $24,500. Pour cela la machine à planer du gouvernement fut installée dans la scierie de MM. Tate, et les ouvriers du canal préparèrent le bois des portes.

Il fut construit sur l'île Saint-Gabriel un grand hangar de 150 pieds de long, sur 50 pieds de largeur et 40 de hauteur, dans lequel furent construites les portes elles-mêmes. Toutes les pièces de fonte moulées ont été finies et les ferrures préparées dans les ateliers du canal.

Il a été aussi construit six paires de portes, dont—

Une paire pour	le seuil	d'aval de l'ancienne écluse		n° 1;
do	do	d'amont	do	n° 1;
do	do	d'aval	do	n° 2;
do	do	d'amont des anciennes écluses		nos 3 et 4;
do	do	do des nouvelles écluses		nos 3 et 4;
do	do	d'aval de l'ancienne écluse		n° 5.

Ces portes ont été reparties le long du canal, sur des points où elles se trouveraient le plus à la main en cas de besoin ou d'accident.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1891 et rouvert le 30 avril suivant. Il n'y a pas eu d'accident, de sorte que la navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Réparations.

Deux paires de portes ont été construites et mises à l'écluse n° 6, et quant aux vieilles portes elles ont été apportées aux ateliers et défaites. La passerelle de la porte d'amont de l'écluse de garde ou de prise d'eau a été renouvelée, et il a été posé trois pièces d'ancrage, dont une à l'écluse n° 6 et deux à l'écluse n° 9. Il a aussi été placé un treuil neuf à l'écluse n° 6, ainsi que quatre roulettes de chaînes à chacune des écluses nos 7, 8, 9 et 12, et deux à l'écluse n° 3.

Les portes d'aval des écluses nos 7, 8, 9 et 12 ont été soulevées et rajustées, et il a été renouvelé trois ventelles, dont une à l'écluse n° 8 et deux à l'écluse n° 11.

Toutes les pièces d'ancrage en chêne des portes et des treuils pour manœuvrer ces dernières ont été peinturées. Il a été posé six chaînes neuves, dont deux à l'écluse n° 6, deux à l'écluse n° 11 et une à chacune des écluses nos 8 et 13.

Tous les ponts tournants ont été tenus en bon état. Les ponts des écluses nos 7, 8, 10 et 13 ont été soulevés et rajustés, et le pivot du pont de Saint-Timothée renouvelé.

Les longerons et le tablier du pont en amont de l'écluse de prise d'eau à Valleyfield ont été renouvelés, et il a été construit des ponts neufs sur les déversoirs des écluses nos 7, 9 et 10.

Plusieurs ponts de service ont été renouvelés, et tous les autres, au nombre de 120, ont été bien entretenus.

Il a été construit deux nouvelles maisons, l'une, de 24 x 24, avec une cuisine attenante, de 12 x 12, pour l'éclusier, à l'écluse n° 12, et l'autre, aussi de 24 x 24, pour le passeur du nouveau passage d'eau, entre les écluses nos 13 et 14. Ces maisons sont bien finies et peinturées en dedans et en dehors. Toutes les autres maisons d'habitation du personnel, de même que les clôtures des terrains de l'Etat, ont été réparées lorsqu'il le fallait, peinturées et d'ailleurs tenues en bon état.

Cinq poteaux de défense neufs ont été posés à chacune des écluses nos 7, 8, 9, 10 et 13, et les autres ont été réparés. Cent-cinq poteaux d'amarrage neufs ont été plantés sur les bords du canal, de chaque côté, et plusieurs autres ont été arrachés et replantés.

Un bac neuf et une "bonne" neuve ont été construits pour le service du nouveau passage d'eau, et, de chaque côté du canal, il a été fait des abords pour accéder au bac.

Une partie considérable du bord du canal, du côté nord, du côté du chemin de halage, a été macadamisée et couverte de gravier, et les barrages d'aval et d'amont, à l'entrée supérieure, ont subi de considérables réparations.

La digue de Hungry-Bay a aussi été en partie macadamisée.

La grande jetée, ou jetée nord, de l'entrée inférieure, que la glace avait considérablement détériorée, a été reconstruite sur une longueur de 75 pieds et une hauteur de 10 à 12 pieds.

La jetée d'entrée sud, vis-à-vis, a aussi reçu des réparations considérables, et les deux ouvrages ont été revêtus de madriers à l'extérieur.

Des fuites ont été bouchées aux déversoirs des écluses nos 6, 10 et 12.

Les chemins sur les levées du canal et la digue de Hungry-Bay, qui ont plus de 26 milles de longueur, ont été tenus en bon état.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été, et l'on a enlevé la neige et la glace au printemps.

Comme d'habitude, les mauvaises herbes ont été fauchées en temps utile, de chaque côté du canal.

La ligne téléphonique privée du canal a été tenue en bon état de fonctionnement.

Le matériel électrique, qui sert à l'éclairage de la partie inférieure du canal, a été bien entretenu, et le service a continué de donner satisfaction universelle.

CANAL DE CHAMBLY.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert à la navigation le 2 mai suivant. A part d'une demi-journée de retard causée, le 2 mai, par la découverte et l'étanchement de deux petites fuites dans le bief en amont de l'écluse n° 7, la navigation n'a pas perdu de temps. Les vieux ouvrages ont été tenus en bon état et les travaux de reconstruction et d'amélioration continués.

Il a été exécuté, pendant l'exercice, des travaux considérables se classant sous les deux chefs de : "Réparations" ordinaires et "Travaux imputables sur le revenu."

Réparations.

Le plancher de la longue jetée d'entrée, à l'entrée inférieure, a été réparé où il avait besoin de l'être. Tous les poteaux du garde-corps sur le chemin public entre le chemin de Saint-Luc et l'extrémité supérieure de l'île Sainte-Thérèse, ont été renouvelés, et les lisses de bois qui les surmontaient remplacées par un câble de fil d'acier de $\frac{5}{8}$ de pouce. Le reste de ce garde-corps sera renouvelé de la même manière l'année prochaine ; en attendant on l'entretient comme il faut.

Une paire de portes d'amont de rechange a été placée à l'écluse n° 4. Les écluses de ce canal étant de différentes dimensions, il est nécessaire d'avoir sous la

main un plus grand nombre de portes de rechange qu'il en serait sans cela besoin. Des 16 paires de portes actuellement en service 8½ paires sont pareilles, mais les autres 7½ paires sont de dimensions différentes non seulement des premières mais les unes des autres.

Depuis 1886 7½ paires de portes de rechange ont été mises à différentes écluses, en place de vieilles portes. Il en reste encore 5 paires pour faire face aux exigences futures.

Les portes d'aval de l'écluse de garde à Saint-Jean ont été renforcées de quatre barres de chêne de 10 pouces carrés. Toutes les portes ont été peinturées, et les bajoyers rejointoyés au ciment de Portland. Soixante-six poteaux d'amarrage ont été mis sur les bords du canal. aux endroits où il en fallait.

Le matériel à vapeur des ateliers de l'Etat a été bien entretenu; il s'est trouvé inestimable pour la préparation du bois de reconstruction des écluses et des ponts, et pour l'achèvement des travaux en général.

Il a été pourvu à la force motrice pour actionner les soufflets, la machine à forer, les tours, etc., dans la boutique de forgeron, au moyen d'un arbre qui relie les ateliers avec la forge; et afin de réduire au minimum le danger du feu, l'aire de la boutique de forgeron a été pavé de briques cimentées. Les différents bâtiments le long du canal ont été tenus en bon état, et les maisons d'habitation, avec leurs dépendances, entre l'entrée inférieure et l'écluse n° 2, ont été peinturées ou blanchies à la chaux, de même que les clôtures.

Il a été fait une addition en charpente, revêtue de brique, à la maison d'habitation du gardien de l'écluse n° 9.

Le mur en talus du côté du chemin de halage est généralement en bon état, à l'exception de certaines portions originairement construites en petites pierres rondes, et qui demandent un soin constant. Celui du côté opposé, ou côté ouest, est en mauvais état, et il va falloir le reconstruire presque entièrement avec de la pierre plus grosse.

Les réparations nécessaires ont été faites aux déversoirs de décharge. Le canal du déversoir de Fryer a été creusé de 2 pieds dans la roche, sur une distance de 100 pieds.

Le chemin de halage a été tenu en bon état. Depuis 1886 sept milles de ce chemin ont été couverts de gravier, et il en reste encore 4 milles à arranger de la même façon. Le gravier dont on se sert pour cela vient du lac Champlain, et coûte 60 cents la tonne, délivré sur les lieux. Ce gravier durcit le chemin et facilite grandement le halage.

Cinq barrières de fer, se fermant au cadenas, ont été faites et mises sur différents points de la levée du canal, du côté est, pour empêcher que l'on ne passe en voiture sur le chemin de halage dans le printemps, et qu'ainsi on ne le détériore.

Il a été pratiqué une tranchée de 3 pieds de profondeur sur 4 de largeur dans la neige, sur une distance de 2½ milles entre le creek de Wood et l'île Sainte-Thérèse, afin de donner un cours à l'eau venant des terres du côté ouest du canal.

Douze poteaux tournants ont été placés aux quatre détours les plus brusques du canal pour faciliter la puissance de traction des câbles de halage.

Sept ponts du chemin public entre Chambly et Saint-Jean ont été entièrement reconstruits sur une plus grande échelle, et quatre autres ponts ont été réparés.

Les engins de manœuvre des portes ont été beaucoup perfectionnés, et six treuils neufs placés aux portes d'aval des écluses nos 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 9.

Les fossés, drains et décharges du canal ont été nettoyés à fond. Le terrain occupé par les gardiens des écluses nos 2 et 3 a été entouré d'une clôture de fer galvanisé.

Le bureau du receveur à Saint-Jean a aussi été entouré d'une clôture de poteaux de cèdre plantés à 12 pieds de distance les uns des autres, avec chaîne de fer passant dans la tête de chaque poteau.

Cent pieds du mur de pierres sèches situé en aval du passage du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que l'on utilise pour transborder du bois des wagons aux bateaux, sont tombés dans le canal; les pierres ont toutes été retirées de l'eau et cette partie du mur reconstruite.

Les cinq phares servant à éclairer la navigation du bassin de Chambly ont été réparés et peinturés.

Les 4,000 pieds d'estacades flottantes de Chambly et de Saint-Jean ont été tenus en bon état. Les ponts nos 4 et 5 ont reçu assez de réparations pour les faire durer une couple d'années de plus.

Les réparations nécessaires ont été faites aux boîtes à vase du dragueur, aux brouettes, aux grues mobiles et fixes, aux rouleaux et aux pelles mécaniques.

Les mauvaises herbes ont été fauchées de chaque côté du canal comme à l'ordinaire.

Comme par le passé la ligne téléphonique du canal a été d'une très grande utilité, et des réparations y ont été faites au besoin, par les employés.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu, qui ont été faits sur ce canal au cours de l'exercice, se subdivisent comme il suit:—

Dragage.

Depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation la flotte de dragage n° 1 a été à l'œuvre dans le canal proprement dit. Il a été fait considérablement de dragage dans la partie du canal formée par un bras de la rivière et mieux connue sous le nom de "petit lac." Les matières extraites ont été mises en arrière du perré construit le long de la levée du canal à l'île Sainte-Thérèse, et ont aussi servi à élever le chemin de halage immédiatement en arrière.

La ligne navigable du passage d'eau, à l'extrémité supérieure de l'île, a été approfondie de manière à ce qu'à l'avenir le bac ne s'échoue pas à l'eau basse.

Il a été fait des places de rencontre, dont une de 1,000 pieds de longueur au 5e mille vis-à-vis les fermes de Burland et de Mantel, une de 600 pieds de longueur au pont de Langelier, une de 200 pieds au creek de Wood, et une de 600 pieds entre le 9e mille et le 9½ mille. Les matières draguées ont servi à élever le chemin public et le chemin de halage où ils avaient besoin de l'être.

L'approfondissement de l'entrée supérieure du canal, ou port de Saint-Jean, a été repris dans le mois de mai et continué jusqu'à la fin de l'exercice, époque à laquelle toute la flotte a été envoyée au canal de Lachine parce qu'il n'avait pas été voté de crédit pour achever les travaux. Il aurait été dans l'intérêt de la navigation que l'entreprise fût complétée, ce qui aurait pu se faire en une couple de mois.

On regarde comme urgent que la flotte soit renvoyée à Saint-Jean, dans le but non seulement d'achever les travaux mais aussi de former un bassin entre le pont du chemin de fer du Pacifique et le vieux quai du Grand-Tronc.

La construction d'un bassin et de quais à cet endroit a déjà été fortement recommandée dans de précédents rapports, et elle s'imposera si le trafic continue à augmenter, surtout si le chemin de fer du Pacifique obtient accès aux quais pour le transbordement du bois.

Ponts sur les rues Langevin et du Fort.

L'eau surabondante des écluses nos 4, 5 et 6 se décharge, par trois déversoirs, dans le cours d'eau qui forme la ligne de division entre les villages de Chambly-Basin et Chambly-Canton, et va se jeter dans le bassin après un cours d'environ 1,200 pieds. La largeur de ce cours d'eau augmente tous les ans, à cause du courant ainsi créé.

Les deux rues susnommées, qui relient les deux villages, traversent le cours d'eau en question.

A la demande des deux municipalités, le gouvernement a affecté une somme de $600 à la construction de deux ponts aux points de traversée.

Deux ponts de 24 x 12 pieds, supportés par des culées de pierre, ont en conséquence été construits; de solides garde-corps ont été placés sur les côtés, et les abords aplanis.

Une fois que ces ponts ont été finis la propriété en a été officiellement transportée aux municipalités de Chambly-Canton et Chambly-Bassin, qui se sont engagées à les entretenir.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Mur de pierres brutes sèches à l'île Sainte-Thérèse, et éboulements.

Dans le dernier rapport annuel il est dit qu'un mur de pierres sèches avait été construit à l'île Sainte-Thérèse, le long de la levée du canal, sur une distance de 11,800 pieds, et que le chemin de halage avait été macadamisé.

Cela n'est pas exact, attendu que seulement 2,600 pieds linéaires de perré avaient été construits, et que le chemin de halage n'avait pas été macadamisé. Ce n'est que pendant l'exercice 1891-92 que le mur de pierres brutes sèches a été construit sur une distance de 9,160 pieds, laquelle, ajoutée à la quantité faite en 1890, donne les 11,800 pieds mentionnés dans le dernier rapport.

La pierre cassée l'année précédente a été étendue sur le chemin, sur une largeur de 9 pieds, et sur une profondeur de 9 pouces au milieu et de 6 pouces dans les côtés; une couche de 3 pouces de gravier a été mise par-dessus le macadam, et le tout bien roulé. C'est aujourd'hui l'un des plus beaux chemins du district.

Les vieux ponts de l'île ont tous été renouvelés, et il en a été construit cinq neufs, ainsi que 8 drains en bois et en pierre.

Des portions de la levée du chemin, dans les paroisses de Saint-Luc et de Saint-Jean, qui avaient des tendances à s'ébouler dans le canal, ont été soutenues par de gros murs de moëllons bruts posés à sec.

Toute la levée ouest, sur une distance de sept milles, entre le pont n° 1 et Saint-Jean, devra être protégée de la même façon; autrement il se produira des éboulements qui mettront en danger non seulement la navigation, mais le chemin public sur le dessus de la levée.

Fait à temps, l'ouvrage pourrait être exécuté à comparativement peu de frais, et empêcherait des accidents et éboulements qui coûteraient dix fois plus à réparer s'ils se produisaient.

Reconstruction des écluses nos 4, 7 et 8.

La reconstruction de ces écluses, commencée il y a quelques années, a été continuée pendant l'exercice.

Pour cela il avait été fait de grands préparatifs. Tous les matériaux et l'outillage voulus étaient sur le lieu à la clôture de la navigation.

Le côté ouest de l'écluse n° 8, comprenant l'enclave, la culée, le pertuis d'aqueduc et le sas, ainsi que la culée d'enclave, et le pertuis d'aqueduc des sas ouest et est de l'écluse n° 7, ont été démolis sur 380 pieds de longueur, 8 de largeur et 17 de hauteur—soit jusqu'aux fondements.

A l'écluse n° 4 le sas est de la culée et l'enclave d'aval ont été démolis sur une longueur de 90 pieds, et les portions démolies ont été reconstruites, partie en bois et partie en pierre.

Toutes les écluses de ce canal ont été visitées et réparées, à l'exception du côté est de l'écluse n° 3, et de toute l'écluse n° 9, qui est l'écluse d'entrée inférieure du canal, dans le bassin de Chambly.

Il y a à cette dernière écluse une énorme perte d'eau qui met sérieusement obstacle à l'éclusage aux écluses nos 8 et 7 en amont. L'eau du sas se retire sur le train de 9 pieds par heure—dont 7 pieds pour la première demi-heure et 2 pour la seconde.

Il y a maintenant plus de 50 ans que cette écluse a été construite, et, exception faite du rejointoiement des bajoyers suivant le besoin, il n'y a pas été fait de réparations.

Parce que cette écluse est dans le bassin, sa reconstruction sera dispendieuse. Il faudra faire des batardeaux coûteux et employer constamment de puissantes pompes à vapeur pour épuiser l'écluse pendant que se poursuivront les travaux.

Il est tout probable que cette écluse devra être entièrement reconstruite, et il faut faire des préparatifs en conséquence. Une grande quantité de bois entrera dans la construction des barrages, et il faudra en outre plus de 1,000 verges cubes de corroi.

Ce corroi ne peut être obtenu qu'au moyen du dragueur, qui devra nécessairement revenir à Chambly, non seulement pour le fournir, mais aussi pour l'enlever, avec les barrages, une fois l'écluse reconstruite.

Eclairage électrique.

On a continué à travailler, pendant l'année, à l'achèvement des lignes électriques. Une ligne de poteaux a été plantée sur le côté ouest du canal, depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'écluse n° 7, pour recevoir l'un des fils du circuit de lumière à arc. Le fil du circuit de lumière à incandescence a aussi été tendu sur ces poteaux pour éclairer les bureaux du surintendant et du receveur.

Comme le circuit de lumière à incandescence pour les ateliers était insuffisant pour le nombre de lampes qu'exigeait un bon éclairage, il a été tendu un autre fil sur les poteaux du côté est du canal.

La menuiserie, dans la station d'électricité, a été achevée.

Des murs de moëllons bruts ont été construits à sec de chaque côté du coursier de décharge, en arrière de la station, dans le but d'envoyer, autant que possible, à la rivière, l'eau qui passe par la turbine.

Il a été installé un dynamo de la capacité de 40 lampes à arc dans la station et 27 lampes sur le canal, entre le déversoir du côté est, 400 pieds en amont de l'écluse n° 2, et l'entrée inférieure du canal, soit sur une distance de 1¾ mille qui comprend 8 écluses, 4 ponts tournants, 3 grands quais, 5 bassins et les ateliers avec la cour. En moyenne, ces lampes sont à 342 pieds les unes des autres.

Quatorze lampes à incandescence desservies par le circuit de lumière à arc ont été placées dans les châteaux d'eau, et ne sont utilisées que pendant la saison de navigation seulement.

La construction et l'installation du matériel en question ont été faites à l'entreprise par la *Royal Electric Co.* de Montréal, pour la somme de $3,650, et le tout a été exécuté d'une manière fort satisfaisante.

Les deux extrémités du canal sont maintenant éclairées à l'électricité ; le port de Saint-Jean depuis le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique en descendant jusqu'à l'écluse de garde, l'est par la Compagnie d'éclairage électrique de Saint-Jean, à raison de $300 pour la saison de navigation, et à Chambly, depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'entrée inférieure, c'est le matériel du canal qui fournit la lumière.

On a l'intention d'installer dans les ateliers, pendant l'exercice 1892-93, un moteur électrique de la force de 25 chevaux actionné par deux dynamos du type Edison que nous avons déjà et qui effectueront une grande économie en faisant marcher les machines de ces ateliers.

Dans un prochain avenir l'électricité sera un agent important ; avant longtemps tous les canaux seront éclairés sur leur parcours entier, ce qui mettra la navigation en meilleure position de faire avantageusement concurrence aux chemins de fer.

Afin de diminuer les frais de fonctionnement il est plus que probable que les forces électriques à la disposition du gouvernement sur les différents canaux seront avant longtemps appelées à jouer un nouveau rôle en ouvrant et fermant les portes d'écluses et les ponts, aussi bien qu'en actionnant toutes les machines, et qu'elles fourniront aussi vraisemblablement la force motrice voulue pour le halage des bateaux.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée le 30 novembre 1891, et rouverte le 11 avril 1892.

Il n'y a eu ni accident ni retard, et la navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Les travaux faits ici pendant l'exercice se classent sous deux chefs, savoir :— " Réparations " et " Travaux imputables sur le revenu."

Réparations.

Les levées du canal de chaque côté de l'écluse ont été tenues en bon état.

Les portes de l'écluse ont été soulevées et ajustées, les pivots et les chaînes renouvelés, et tous les engins de manœuvre du canal et des portes visités et réparés à fond.

On a remplacé des pièces de bois que le courant et les glaces avaient enlevées du côté d'amont ou ouest du barrage le printemps dernier, et l'on a mis deux toises de pierre au pied de ce barrage.

La glace a été coupée tout autour des jetées, des quais et des portes d'écluse, et ces dernières ont été chargées pour que la crue du printemps ne pût pas les soulever.

Les estacades flottantes ont été enlevées dans l'automne, mises en sûreté, puis remises en place dans le printemps.

Le terrain qui est la propriété de l'Etat sur l'île, et que les travaux faits au barrage et les hautes eaux avaient détérioré, a été remis en état, et l'on a protégé d'un enrochement la levée du canal aux deux bouts de l'île.

Tous les chalands ont été visités à la clôture de la navigation et réparés à fond.

La maison du surintendant, l'atelier et les dépendances ont reçu des réparations, et les clôtures ont été en partie renouvelées.

Travaux imputables sur le revenu.

Quand on eut fini de visiter et réparer les fondements de l'écluse de Saint-Ours, en mai 1891, on s'aperçut que les anciennes jetées ou quais qui forment le prolongement de l'écluse en amont et en aval, et que l'on avait disjointes de la maçonnerie pour placer un batardeau dans la position voulue, étaient en très mauvais état. Ces ouvrages furent en conséquence démolis et reconstruits.

LEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Conformément aux instructions contenues dans la lettre administrative n° 86,089, en date du 16 septembre 1891, il a été fait, en janvier et février 1892, un levé hydrographique de la rivière Richelieu, à l'endroit où se trouve le pont du Grand-Tronc à Belœil, dans le but de porter remède au danger qu'offrait la navigation sur ce point-là, au dire des navigateurs.

Un plan montrant les jetées conductrices en amont du pont du Grand-Tronc de chemin de fer, ainsi que la position et les détails d'un prolongement projeté du quai actuel, a été envoyé au département, avec un détail estimatif des travaux à faire.

Le résultat de ce levé a démontré au delà de tout doute la nécessité de mieux pourvoir à la sûreté de la navigation sur ce point-là de la rivière.

Le coût total de la construction projetée, y compris l'enlèvement des quatre jetées conductrices actuelles du côté de terre, et le dragage voulu pour donner la profondeur nécessaire, à l'eau basse, le long des ouvrages projetés, a été estimé à $9,000.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

CAPITAL.

La flotte de dragage n° 2, qui, à la fin de l'exercice, travaillait dans le canal Lachine, à enlever certaines pointes et à approfondir le canal, entre les écluses nos 2 et 3 et à l'entrée du bassin Wellington, a été envoyée au lac Saint-Louis pour pratiquer des excavations d'essai relativement à l'amélioration projetée de la ligne navigable du lac.

Il a été fait, tant dans l'ancien chenal que dans le chenal projeté, environ 18 excavations variant de 8 à 20 pieds de profondeur, et la matière extraite—environ 6,000 verges cubes de roche noire et de tuf—a été répartie et déposée de la manière et aux endroits suivants, savoir :—

300 verges cubes sur le nouvel éperon, où le surintendant les a utilisées pour élargir et renforcer certains points faibles de cet ouvrage ; 2,000 verges cubes dans le nouveau quai du Grand Tronc de chemin de fer à Lachine, et 1,000 verges cubes dans le quai de M. Lepailleur.

M. Geo. Yale, directeur du dragage, était chargé de cette partie de l'ouvrage.

LEVÉ HYDROGRAPHIQUE DU LAC SAINT-LOUIS.

Commencé l'année précédente, le levé hydrographique du lac a été repris le 15 juillet 1891, et continué jusqu'à la fin du mois de novembre suivant.

Pendant cette période le temps a été généralement beau mais très venteux, et 24 jours seulement ont été assez calmes pour permettre de sonder.

La partie étudiée du lac s'étend depuis la tête de la jetée du Grand Tronc, à l'extrémité supérieure du canal de Lachine, jusqu'à un point en amont du deuxième phare flottant, soit sur une distance d'environ 3 milles.

Comme le fond de cette partie du lac se trouva être très inégal, M. Pariseau, l'ingénieur dirigeant, jugea nécessaire de vérifier ce qui avait été fait l'année précédente. Pour cela des sondages furent faits à une distance moyenne de 25 pieds les uns des autres sur des lignes parallèles, en travers du lac, éloignées de 100 pieds les unes des autres pour le premier mille et demi, et de 200 pieds pour le reste de la distance.

Voici le résultat des opérations de l'été :—

Ligne de bord étudiée sur la terre ferme et les îles.....	6½	milles.
Ligne de route étudiée.....	2½	"
Milles parcourus en sondant.....	78	"
Nombre de sondages.....	14,500.	
Angles mesurés.....	1,900.	

Vers la fin de la saison il a été fait une triangulation pour vérifier et assurer l'exactitude du levé.

Dans le cours de l'hiver il a été dressé un plan indiquant seulement les sondages faits pendant l'été, et l'on a fait le calcul des quantités de matières à extraire pour former la ligne navigable projetée.

SYSTÈME DE DRAINAGE DE LACHINE.

Les entrepreneurs de ces bateaux sont MM. Heney et Borthwick d'Ottawa.

Le contrat a été signé le 25 juillet 1891, et l'ouvrage commencé le 5 août suivant. La fouille fut commencée à l'extrémité du drain collecteur, au point d'intersection de la rivière Saint-Pierre, en amont du chemin de la Côte Saint-Paul.

On a aussi commencé, vers la fin d'août, à creuser la tranchée qui met le drain collecteur en communication avec l'égout de brique projeté des terrains bas de Lachine. Les travaux se poursuivirent jusqu'à la première semaine de décembre, alors que le froid vint les interrompre.

Il y avait alors une longueur d'environ 3,400 pieds du drain collecteur d'achevée, 1,100 pieds de la tranchée de raccordement de faits, et 250 verges de l'égout de brique de construites.

Les entrepreneurs ont essayé de continuer le déblai de roche en hiver, après le 5 janvier, mais ils y renoncèrent vers le milieu de février.

Les travaux furent ensuite repris le 17 avril dernier, et ils ont été continués jusqu'à ce jour.

A la fin de l'exercice il y avait une longueur totale de 5,000 pieds du drain collecteur de déblayée, 1,100 pieds de la tranchée de faits, et 450 verges de l'égout en brique de construites.

M. L. G. Papineau est l'ingénieur que le gouvernement a préposé à la surveillance de ces travaux.

RÉPARATIONS AUX BATEAUX.

Flotte de dragage n° 1.

Dans le cours de l'hiver il a été fait considérablement de réparations à la flotte de dragage n° 1, qui se trouvait sur le canal de Chambly. La grosse charpente de la coque du dragueur a été en partie renouvelée. Les réparations du dragueur seul ont exigé l'emploi de 451 pieds cubes de chêne, en outre des courbes et du bois d'épinette rouge et de pin. Il a été fait usage de 3,617 livres d'acier, de fer et de pièces moulées pour renforcer la coque et améliorer la machinerie.

Les quatre chalands à vase, l'arche d'habitation, et la grue flottante ont été visités et réparés à fond. Le dragueur et les chalands ont été calfatés et peinturés.

Flotte de dragage n° 2.

Des réparations considérables ont été faites à la flotte n° 2, qui se compose d'un dragueur, d'une grue flottante à vapeur, de quatre chalands, d'un yacht à vapeur et d'une arche d'habitation.

A la clôture de la navigation cette flotte, qui avait opéré sur le lac Saint-Louis, fut mise en hivernage dans le canal de Lachine. La forme de radoub de Tate reçut le dragueur, la grue à vapeur, le yacht et l'arche, et là furent faites les réparations suivantes :—

L'emplanture de la grue du dragueur a été élevée, et un certain nombre de boulons ont été remplacés par des neufs.

Il a été posé deux arbres d'acier neuf, un attrape-chaîne breveté avec tiges de friction, ainsi que deux nouvelles pièces moulées malléables avec tirants et émerillons pour renforcer la grue.

Le treuil de la grue a été soulevé, puis un arbre d'acier neuf a été fait et mis en place.

L'arbre du vindas a été baissé et une manche conique neuve a été mise à la verge de l'ancre.

Des réparations ont été faites à la chaudière, qui a aussi été pourvue d'un épurateur " Hanna " de l'eau d'alimentation.

Un bras neuf a été fait pour le godet du dragueur, et il a aussi été fait d'importantes modifications à deux godets.

La coque de la grue à vapeur flottante a été renforcée au moyen d'entretoises de chêne en différents endroits à l'intérieur. Il a été installé deux poteaux avec tirants à émerillons, de l'avant à l'arrière, pour rendre la coque inflexible. Les vieux garde-corps ont été remplacés par des neufs.

Les vieux garde-corps des chalands ont aussi été renouvelés.

La coque de l'arche d'habitation a été en partie renouvelée.

Un tuyau d'aspiration neuf a été mis au yacht à vapeur, et diverses réparations et modifications ont été faites à ses machines et à sa chaudière.

Tous ces bateaux ont été bien calfatés et peinturés, et se trouvaient en parfait état lorsque les opérations ont été reprises au printemps.

Les importantes réparations dont je viens de parler ont été exécutées sous la surveillance immédiate de M. Geo. Yale, l'ingénieur mécanicien, qui a préparé tous les plans des perfectionnements et modifications voulus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT, *ingénieur surintendant.*

Canal de Lachine.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le seuil de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892. (D'après les relevés de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 5, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	18	7	17	10	11	8	11	3
Août	18	4	17	5	11	6	10	10
Septembre	17	9	16	3	10	10	10	2
Octobre	16	3	15	6	10	1	9	5
Novembre	17	5	14	11	10	6	9	6
Décembre	17	10	16	10	10	9	9	1
1892.								
Janvier	32	9	16	11	12	3	10	2
Février	31	9	24	3	10	11	8	4
Mars	26	11	24	6	9	5	8	8
Avril	36	6	16	9	13	5	10	8
Mai	19	5	18	0	11	9	10	11
Juin	20	10	18	7	13	4	11	4

Canal de Beauharnois.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le seuil de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892. (D'après les relevés de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, seuil d'aval.				Eclusen°14, seuil d'amont			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	11	1	10	9	12	7	12	3
Août	11	1	10	7	12	5	11	11
Septembre	10	7	10	0	12	0	11	8
Octobre	10	0	9	4	11	9	11	1
Novembre	9	7	8	8	11	10	10	9
Décembre	10	10	9	8	11	8	10	11
1892.								
Janvier	13	8	10	11	11	7	11	0
Février	14	6	13	0	11	2	10	2
Mars	15	3	11	0	11	4	10	5
Avril	13	2	10	3	12	10	11	0
Mai	11	4	10	3	12	2	11	3
Juin	12	11	11	0	12	7	11	8

Canal de Chambly.

Tagleau indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure et sur celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, seuil d'aval.				Ecluse n° 1, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	10	9	9	7	8	10	7	10
Août	9	6	9	1	8	8	7	7
Septembre	9	7	8	9	8	5	7	2
Octobre	8	8	7	10	8	2	6	11
Novembre	8	10	7	8	8	9	6	10
Décembre	11	0	8	2	9	6	7	2
1892.								
Janvier	14	7	10	0	9	8	8	4
Février	15	7	14	0	9	2	8	8
Mars	15	1	13	1	8	10	8	7
Avril	20	7	13	8	11	5	9	0
Mai	14	2	12	8	10	7	9	7
Juin	15	3	13	1	10	9	9	9

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Écluse de Saint-Ours.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892. (D'après le relevé du surintendant.)

Mois.	Ecluse nº 1, seuil d'aval.				Ecluse nº 1, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
Juillet	10	0	8	9	9	5	8	8
Août	9	9	8	4	9	0	8	3
Septembre	8	9	7	2	8	7	8	2
Octobre	8	3	6	7	8	4	7	6½
Novembre	8	3	6	4	8	10	7	7
Décembre	12	1	8	0	9	9	7	10
1892.								
Janvier	12	8	10	2	10	2½	9	0
Février	12	3	10	0	9	10	8	7
Mars	11	10	10	1	11	10	10	1
Avril	19	7	11	4	15	8	10	3
Mai	12	7	11	0	11	6	10	11
Juin	14	0	11	1	12	8	11	0

Canal de Lachine.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages-intérêts.	Totaux.
1891.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 juill...	Barge *Donnelly*	Damase Leroux	9 00	.....	9 00
28 août...	Steamer *Greetlands*	H. Dobell et Cie	20 00	.....	20 00
13 oct....	Barge *Brodeur Demer*	Damase Leroux	10 00	.....	10 00
5 nov....	do *Richard*	C. Richard	5 00	.....	5 00
24 do ..	do *Star*	Cie de Transport de Montréal	10 00	.....	10 00
21 do ..	Steamer *Acadia*	J. Malcolmson	.....	22 75	22 75
30 do ..	Barge *Riley*	B. St. Denis	4 00	6 00	10 00
1892.					
10 mai...	Barge *Bonaventure*	G. Gohier	5 00	.....	5 00
23 juin...	Steamer *Gertie*	J. Clément	5 00	18 35	23 35
22 do ..	do *Polino*	Ross et Cie	10 00	.....	10 00
28 do ..	do *Powerful*	G. Gohier	12 00	.....	12 00
		Total	90 00	47 10	137 10

J. O'NEILL,
Receveur.

Bureau du canal,
Montréal, 30 juin 1892.

9—8

Canal de Chambly.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages-intérêts.	Totaux.
1891.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 nov...	Barge *R. H. Cooper*.....	R. H. Kirby.....	.....	4 00	4 00
1892.					
18 juill...	Yacht *Elfrida*.....	W. S. Webb.....	.....	5 00	5 00
18 août...	Barge *Ruby*.....	Jes. Rosseau.....	.....	5 00	5 00
26 do ..	do *Roi des Eaux*.....	A. Desmarais.....	.....	5 00	5 00
		Totaux.....	.....	19 00	19 00

M. D. S. MARTEL,
Receveur.

Bureau du canal,
Bassin de Chambly, 7 novembre 1892.

ANNEXE N° 6.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 15 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur l'entretien et les travaux de construction des canaux du Saint-Laurent, et sur les levés hydrographiques, etc., relatifs à leur agrandissement.

CANAL DE CORNWALL.

ENTRETIEN.

La navigatian pour la saison de 1891 a été close le 5 décembre.

Le canal, qui avait été mis à sec le 21 mars 1892 pour faciliter les travaux de construction des entrepreneurs ainsi que les réparations ordinaires, a été ouvert à la navigation le 1er mai suivant, et fermé le 5 du présent mois pour la saison de 1892.

Pendant le temps que le canal est resté à sec le crédit de $2,000, voté dans le cours de la dernière session du parlement, a été dépensé pour renouveler le busc et les fondements de l'enclave d'aval et de la tête du coursier de décharge de l'ancienne écluse n° 17, ainsi que pour nettoyer le bassin en aval de cette dernière, qui sert actuellement de forme de radoub; et, en général, toutes les anciennes écluses et autres constructions, telles que déversoirs, etc., ont été visitées et provisoirement réparées où c'était nécessaire.

Le crédit de $500, aussi voté pendant la dernière session, a été appliqué à des réparations, clôturage, etc., que demandait la résidence récemment achetée par le gouvernement pour le receveur des péages.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante, bien que l'eau fût basse au commencement de la saison et en dépit des inconvénients ordinaires à la poursuite des travaux d'agrandissement.

Le seul accident qui, pendant la saison de navigation, ait rendu l'abaissement des niveaux nécessaires, et par lequel la navigation a été interrompue pendant vingt-huit heures, s'est produit le 3 août dernier au soir, et a été causé par le fait que la barge *Toronto*, de la Compagnie de Transport de Montréal, traînée par le *Ranger*—petit remorqueur pris à louage—s'est jetée sur la porte d'aval de l'écluse n° 19, pendant qu'elle était fermée et en opération, et l'a emportée, déplaçant en même temps la maçonnerie du chardonnet dans cinq assises du bajoyer sud.

Cette porte fut remplacée par une autre en bon état.

Le compte des dommages-intérêts, fixés à $1,103.21 contre les propriétaires de la barge *Toronto*, a été envoyé par le surintendant, le 15 août, au bureau de la Compagnie de Transport de Montréal, qui ne l'a pas encore payé.

L'alimentation des moulins et fabriques n'a pas été aussi sérieusement affectée pendant la dernière saison qu'en 1891.

L'attention du département est de nouveau attirée sur la nécessité qu'il y a, selon moi, de construire les déversoirs nécessaires, et d'établir un service téléphonique mettant toutes les écluses, etc., en communication avec le bureau de l'ingénieur surintendant.

Pendant l'hiver le personnel du surintendant aux ateliers de l'Etat s'est occupé de réparer et renouveler les portes d'écluse de réserve, etc., et généralement de faire des préparatifs pour les réparations annuelles ordinaires.

A l'avenir on se propose de demander des soumissions pour tous les matériaux et les fournitures voulus pour le "personnel" ou les réparations.

Les écluses des entrées inférieures tant anciennes que nouvelles ont été dépouillées et préparées pour l'hiver le 6 courant; puis la machine à lever les portes, les bateaux plats, et le vapeur *Anderson* servant aux opérations des levés hydrographiques, ont été relégués dans le bassin de Cornwall.

L'aqueduc du creek de Wood continue à fonctionner d'une manière satisfaisante, en ce qu'il empêche entièrement le refoulement d'eau du fleuve de pénétrer dans le creek aux Mouches (*Fly Creek*).

La question de la reconstruction de l'égout de l'Etat dans la rue Water de la ville de Cornwall, et de l'aqueduc ou drain sous le canal, en correspondance avec cet égout, dont il est parlé dans mon dernier rapport, est encore en délibération.

Les employés suivants ont été mis à la retraite pendant l'année, savoir :—

Edward Cass, éclusier, 1er mai 1892.
John Bowie, manœuvre, do
Owen O'Keefe do 1er octobre 1892,

et Timothy Sheal a temporairement remplacé Cass comme éclusier.

Le steamer à passagers *Island Queen* a été frappé d'une amende de $10 pour avoir détérioré une porte de l'écluse n° 18 le 2 septembre 1892.

Il n'a pas été perçu de droits d'hivernage ou de chauffage pendant l'année.

L'eau la plus haute à l'écluse n° 15 (ancienne entrée) pendant l'année a été de 22 pieds 6 pouces, et la plus basse de 9 pieds 5 pouces ; à l'écluse n° 21 (ancienne écluse de garde) le maximum a été de 10 pieds 10 pouces, et le minimum de 6 pieds 5 pouces.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION.

Ce canal a une chute totale de 48 pieds, et rachète les rapides du Long-Sault. Il s'étend depuis la ville de Cornwall vers l'ouest jusqu'au village de Dickinson's-Landing, soit sur une distance de 11½ milles.

Il a été achevé et livré pour la première fois à la circulation en l'année 1843.

Les travaux d'agrandissement actuellement en voie d'exécution consistent dans l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du canal primitif, ainsi que le renforcement et la protection des levées, et dans la construction d'écluses, de déversoirs d'alimentation, de ponts, etc., de plus grandes dimensions.

L'agrandissement à l'entrée inférieure, ou de l'est (section 1), a été commencé en 1876 et achevé en 1882. La section 10—entrée supérieure—qui est encore en cours, a été commencée en 1884 et pourra être finie en 1893.

Le reste des travaux nécessaires pour achever l'agrandissement a été donné à l'entreprise en 1888, et n'est pas encore fini.

LISTE des travaux donnés à l'entreprise, et en cours.

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvement
Cornwall	2	Wm. Davis et Fils	5 nov. 1888	5 avril 1891.
Ecluse n° 19	3			
Maple-Grove	4			
Milleroches	5	La Gilbert Blasting and Dredging Co.	2 nov. 1888	20 avril 1891.
Moulinette	6			
Land-Bridge	7			
Long-Sault	8			
Dickinson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder	7 avril 1884	1er juin 1886.

NOTE.—La section 8 est contiguë à la section 10.

Le canal a été mis à sec le 21 mars 1892, et il y est resté jusqu'au 1er mai suivant, ce qui a permis aux adjudicataires des sections 2, 3 et 4 de procéder à des travaux qui ne pouvaient pas se faire pendant la navigation.

La pierre délivrée en 1892 est venue des carrières de Cornwall, Maple-Grove et Milleroches.

La maçonnerie a été commencée en mars, et continuée jusqu'à ce que le froid vînt interrompre l'ouvrage en novembre.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Résumé des travaux de la saison.

Le bajoyer sud de l'ancienne écluse n° 17, sur la section 1, a été élevé de 2 pieds, et une partie du mur d'enclave d'aval a été reconstruit à partir du radier.

Section 2.

Les murs de prolongement est et ouest de la culée sud du pont de Cornwall ont été bien avancés.

Sections 2 *et* 3.

Les prolongements des musoirs aux écluses nos 18 et 19 ont été achevés, et à l'écluse n° 20 le batardeau nécessaire a été fait dans le canal, et l'on a avancé le mur au point de le relier presque à la levée.

Section 4.

Le mur de soutènement extérieur, à la levée ouest de l'écluse n° 20, a été fini, à l'exception de la partie du milieu, où le couronnement et quelques-unes des assises de dessus manquent.

Section 10.

Le déversoir d'alimentation de l'écluse de garde a été achevé en septembre, et, avec la nouvelle écluse de garde, a depuis été mis en opération.

Le fondement du déversoir d'alimentation de l'écluse n° 18 a été commencé le 9 novembre, et continué jusqu'à ce que la gelée vînt interrompre les travaux.

La défense des levées a été commencée près de l'ancienne écluse de garde, et aussi en aval de l'écluse n° 18.

La construction des portes d'écluses est bien avancée; il en a été mis une paire en place à chacune des nouvelles écluses nos 18, 19 et 20.

On s'est procuré tout l'outillage et les matériaux de construction voulues pour commencer la maçonnerie de bonne heure le printemps prochain.

Le dragage, qui a été commencé à l'entrée supérieure—section 10—le 6 avril, et en aval de l'écluse de garde—section 8—le 2 mai, a été poussé sans interruption jusqu'ici, et sera poursuivi jusqu'à la clôture de la navigation.

L'approfondissement et l'élargissement du chenal achèvent; ce qui reste à faire est principalement sur les sections 4, 5 et 8.

Le redressement du chenal ne vient que d'être commencé.

Sections 6 *et* 7.

Tous les travaux sont suspendus depuis le mois de juillet 1891, en attendant une décision sur la question des "Barrages de l'île de Sheik," au sujet desquels il vient d'être complété des levés pour en déterminer la position.

Les matières draguées ont généralement été mises en cavaliers, et, une fois séchées, employées à l'agrandissement des levées.

A l'extrémité occidentale du canal, toutefois, une grande partie des matières draguées a été jetée à l'eau, au sud de l'île de Wagner.

Le renforcement de la haute levée à l'ouest de l'écluse n° 18 a bien avancé, et l'on se prépare actuellement à en faire autant à celle qui est à l'est de l'écluse n° 20. Des travaux très satisfaisants ont été faits au cours de la saison sur la grosse levée du côté nord du canal, relativement à l'élargissement et au redressement de l'aqueduc de Robertson.

Le seul éboulement important qui se soit produit pendant la dernière saison a été celui de la haute levée à la tête de l'écluse n° 19; mais on s'en est aperçu à temps, et des moyens ont été pris pour empêcher toute dégradation ultérieure.

Il a fallu de la terre de plus sur le côté nord du canal, en amont de l'écluse n° 18, pour redresser le chenal.

J'attire l'attention sur la nécessité d'élargir et redresser l'entrée supérieure de ce canal, aussi que sur l'opportunité de prolonger la jetée nord de l'entrée inférieure, et d'en améliorer la direction, et sur l'exhaussement projeté du niveau du couronnement de la nouvelle écluse de garde, de 18 pouces à 2 pieds, afin de protéger les ouvrages contre les grandes crues du fleuve.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

ENTRETIEN.

Les différentes sections de ce canal—qui sont celles de la Pointe Farran, du Rapide Plat, et de la Jonction de la Pointe aux Iroquois et des Galops—collectivement appelées "canal des Galops," ont été fermées le 12 décembre 1891. La navigation a été ouverte le 25 avril dernier, pour la saison de 1892, et close le 13 décembre.

Les bouées entre Prescott et Dickinson's Landing ont été installées peu après l'ouverture de la navigation, et il y en a eu 13 de remplacées par des neuves, parce qu'elles n'étaient plus propres à servir.

Les réparations ordinaires ont été faites au bateau et au chaland employés pour le service des bouées.

Je n'ai à faire rapport d'aucun accident grave, si ce n'est de la mort de James Flinn, père, l'un des manœuvres, qui s'est noyé dans la nuit du 23 avril dernier, à l'écluse n° 26. Le défunt a depuis été remplacé par son fils, James.

La navigation sur ces canaux a été assez bien maintenue; il ne s'est produit que peu de retards autres que ceux provenant d'échouages dus principalement à la surcharge, en temps d'eau basse, vers le commencement de la saison, et aux opérations des entrepreneurs des travaux d'agrandissement, dans les étroites lignes navigables du Rapide Plat et des Galops.

Pendant les mois de janvier et février derniers, il s'est produit, dans la longue levée formant le chemin de halage du canal de la Jonction, des ruptures et des fuites de peu de conséquence qui ont été provisoirement réparées sitôt que découvertes, et la levée a été renforcée davantage par la suite.

La jetée d'amarrage de l'île de la Jetée, pour laquelle le parlement avait voté des crédits en 1891 et 1892, a été achevée moyennant une dépense d'environ $1,000.

Conformément à un contrat à cet effet, Murray et Cleveland, entrepreneurs aux Galops, ont construit une porte d'aval pour l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Cette porte a été délivrée à Morrisburg, et sera mise en œuvre l'année prochaine. Le parlement, à sa dernière session, a voté un crédit de $4,000 pour ce service.

Des réparations générales ont été faites aux diverses constructions, aux portes, aux ponts, etc., ainsi qu'aux levées, aux estacades flottantes et aux jetées d'entrée.

Les amendes suivantes ont été imposées aux propriétaires des bateaux ci-dessous mentionnées, pour manque de soin et mépris des règlements du canal, savoir :—

Barge *Duluth*, 7 mai 1892	$ 5 00
" *Imperial*, 27 juin 1892	5 00
Steamer *Corsican*, 3 juillet 1892	10 00
" *Ocean*, 10 août 1892	20 00
" *Alexandria*, 14 octobre 1892	20 00

L'*Iroquois*, qui avait été relégué en 1891 où il se trouve présentement, en aval de la Pointe Traverse, repose maintenant sur le fond avec sa coque pleine d'eau. Les machines sur le premier pont sont en bon état, mais la coque et les œuvres mortes sont pourries, et les chaudières usées. Dans ces circonstances, ce navire devrait être vendu tel qu'il se trouve actuellement.

Pendant l'année, Robert Taye, éclusier—1er décembre 1891—a été remplacé par Alexander B. Robertson, nommé le 15 décembre 1891.

Par suite de l'avancement des travaux d'agrandissement à l'écluse n° 23, il va falloir déplacer la maison d'habitation des manœuvres. Ces hommes ont déjà vidé les lieux et ont trouvé, près de l'ouvrage, d'autres logements pour lesquels—vu qu'ils se trouvent dans le village de Morrisburg, une indemnité de $7 chacun par mois est regardée comme raisonnable et a été allouée.

En outre des réparations ordinaires, les travaux suivants ont été exécutés :—

A la Pointe Farran, écluse n° 22, la maison des manœuvres de l'écluse a été réparée et deux cuisines construites, et le fondement—partie en coffrage—a été renouvelé et protégé.

Au Rapide Plat, Morrisburg, de grandes réparations ont été faites aux portes d'aval de l'écluse n° 23, et les heurtoirs ont été renouvelés. A l'écluse n° 24 on s'est procuré une embarcation pour le service des portes et du déversoir à l'eau basse.

Pendant la saison de navigation l'eau la plus basse sur le seuil de l'écluse n° 23 a été de 8 pieds 3 pouces.

CANAL DES GALOPS.

A l'écluse n° 25, Iroquois, les maisons de l'éclusier et des manœuvres ont été réparées, des clôtures ont été construites, les levées et les abords de l'écluse ont été exhaussés et couverts de gravier, et des réparations nécessaires ont été faites au pont tournant, à la jetée d'entrée, etc.

A l'écluse n° 26, Cardinal, le pont tournant a été presque reconstruit, la porte d'aval a été remplacée par une neuve, et les heurtoirs renouvelés.

AGRANDISSEMENT DES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

POINTE FARRAN.

Ce canal a environ $\frac{3}{4}$ mille de long et $3\frac{1}{2}$ pieds de chute. Il rachète, en amont du village de Farran's-Point, un petit rapide situé à environ 5 milles ouest de Dickinson's-Landing.

Je n'ai à faire rapport d'aucuns travaux de construction. Mais il a été fait, en vue de l'agrandissement de cet ouvrage, un levé topographique comprenant une étude générale de la ligne navigable partant de la nouvelle entrée supérieure projetée à la Pointe d'Empy (Pointe Avoyon), et suivant la rive nord dans une direction ouest par la passe entre l'île Little-Cat et le village de Aultsville sur la terre ferme; et depuis l'entrée inférieure actuelle le levé a été poussé à l'ouest jusqu'à la Pointe de Baker, en aval du Grand Remous, où commence la profonde passe droite qui mène au canal de Cornwall.

Il a été préparé des plans faisant voir comment l'on se propose d'agrandir et allonger les deux entrées de ce canal.

RAPIDE PLAT.

Ce canal a une chute de $11\frac{1}{2}$ pieds ; il rachète le rapide Plat et s'étend depuis le village de Morrisburg dans la direction de l'ouest jusqu'à la baie de Flagg, soit une distance de $3\frac{3}{4}$ milles.

Voici quels sont les travaux donnés à l'entreprise et actuellement en cours d'éxécution :—

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvement.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janv. 1891	1er avril 1894
Mariatown	2	La "Weddel Dredging Co"	12 do 1891	20 do 1893
New Road	3	Poupore et Fraser	26 do 1891	20 do 1893
Flagg's Bay	4	William Broder	2 avril 1884	1er juin 1888

L'agrandissement a été commencé en 1884 sur la section 4—entrée supérieure ou de l'ouest—et achevé en 1888.

Les travaux d'agrandissement consistent dans l'approvisionnement et l'élargissement de l'ancienne ligne navigable, et dans la construction d'écluses et de déversoirs de plus grandes dimensions.

Il n'est question d'aucune modification de l'alignement actuel dans le contrat, et j'attire l'attention sur cette omission parce que l'on croit que la catégorie de navires à laquelle ces canaux agrandis doivent servir aura beaucoup de difficultés à y passer.

La section 1 longe le bord de l'eau au village de Morrisburg.

Les opérations de dragage y ont été commencées en avril dernier et seront continuées jusqu'à la fin de la saison.

Toutes les matières draguées ont été déposées dans l'espace entre le chemin de halage et le nouveau coffrage de protection. Ce coffrage est maintenant fini, et les entrepreneurs sont à construire leurs batardeaux pour la nouvelle cuvette d'écluse conformément au plan modifié du 21 mars 1892.

Par inadvertance, on a laissé commencer au moyen de dragage la fouille d'une tranchée pour le "mur nord," qui devait être faite à la main, ce qui amena l'éboulement et l'affaissement des hautes levées de terre glaise que le mur était destiné à soutenir. Il fallut donc renoncer à l'idée de commencer le mur au fond du canal, et substituer une base en coffrage ayant sa face dans la même ligne et même inclinaison que le mur projeté, et montant jusqu'à 2 pieds au-dessous du niveau normal de l'eau dans le canal.

Partout où les opérations de dragage en avaient trop raidi les talus la levée est aujourd'hui suffisamment soutenue par la base de coffrage et par un parement de terre empruntée, et l'on croit en conséquence qu'elle ne souffrira plus de détérioration.

Sur le dessus et en arrière du coffrage il sera formé une berme dont les talus seront défendus par un perré à pierres sèches.

Cette modification du plan primitif a nécessité l'acquisition d'une bande de terre d'environ 15 pieds de large, s'étendant le long de la portion la plus creuse de la tranchée, et aussi d'une fosse d'emprunt d'où tirer de la terre pour restaurer les levées détériorées par les opérations de dragage de l'entrepreneur, et pour lesquelles M. Ward, estimateur nommé par le gouvernement, a pris des arrangements avec les propriétaires.

La pierre pour l'écluse est taillée et préparée à la carrière de Milleroches, canal de Cornwall, et celles des murs de soutènement, etc., l'est aux carrières de l'île connue sous le nom de Wolf Island.

La section 2 commence à l'extrémité ouest du village de Morrisburg, et s'étend vers l'ouest jusque près de Mariatown.

Les travaux de cette section consistent principalement en creusage, qui se répartit en dragage et en déblai. Les opérations de dragage ont été commencées le 1er avril dernier et se poursuivent encore actuellement.

Le déblai, ou creusage au-dessus de l'eau, qui a aussi commencé en avril, a été discontinué le 1er novembre.

Deux dragueurs ont fonctionné toute la saison, et l'on est à en construire un troisième qui sera mis à l'œuvre de bonne heure le printemps prochain.

La masse des matières draguées a été utilisée pour élargir et renforcer le chemin de halage et les levées.

La section 3 commence à peu de distance en amont de Mariatown, et s'étend à l'ouest jusque dans le voisinage de l'écluse de garde (n° 24); elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité est de la section 4, ainsi que les dépôts de déblais et autres travaux se rapportant à la baie de Flagg.

L'excavateur à vapeur et un dragueur affrété ont commencé les travaux en avril dernier. Le premier opère sur la haute levée, au-dessus de l'eau, et le dragueur dans le lit du canal. Les deux machines fonctionneront jusqu'à la fin de la saison.

Les matières provenant du déblai sont charroyées par des locomotives jusqu'à la baie de Flagg, où on les dépose, tandis que celles du dragage sont transportées en chaland à l'endroit où on les jette à l'eau, du côté sud de la passe, près de l'île d'Ogden.

Le " chemin neuf " du côté nord du canal a été achevé et livré à la circulation en septembre dernier. Lorsque l'on aura fini les clôtures, qui sont actuellement en voie de construction, il sera à propos de s'entendre avec le conseil municipal du township de Matilda pour qu'il se charge du contrôle et de l'entretien de ce chemin.

La section n° 4 a été finie en 1888 et immédiatement utilisée. Elle comprend la nouvelle écluse de garde (n° 24) et le nouveau déversoir, ainsi que la formation de l'entrée supérieure du canal, et aussi du lit sur une courte distance en aval de l'écluse. L'évaluation finale de cette entreprise a été complétée par feu M. Killaly, l'ingénieur dirigeant.

CANAL DES GALOPS.

Division de la Pointe aux Iroquois.—Ce canal, tel que primitivement construit, avait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village d'Iroquois, d'où il s'étendait vers l'ouest jusqu'à Presqu'Ile, rachetant le rapide de la Pointe aux Iroquois, et autres sections de courant rapide, notamment celle de la Pointe aux Emouchets (*Sparrowhawks Point*).

D'importantes modifications ont été faites à ces ouvrages, dix ans environ après leur achèvement. Le seuil d'aval de l'écluse n° 25 a été baissé de 3 pieds 2 pouces, et l'on a pourvu au moyen de régler la hauteur d'eau sur le seuil d'amont, et par conséquent dans le canal, en mettant ce dernier en communication avec les Galops.

La division de la Jonction commence à Presqu'Ile, et s'étend en montant jnsqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal. Elle consiste principalement en une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans le fleuve pour relier les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et ainsi, comme je l'ai dit plus haut, élever le niveau de l'eau dans le bief d'Iroquois et donner le moyen de le contrôler.

La chute du fleuve entre les canaux susmentionnés est de 1 pied 9½ pouces.

Les travaux de la Jonction ont été faits en 1856.

Je n'ai à faire rapport de travaux de construction pour aucune des divisions.

Pendant la saison il a été fait des études pour avoir des données sur lesquelles asseoir définitivement le projet d'agrandissement.

Division des Galops.—Cette division—canal primitif des Galops—avait une chute de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en montant depuis le village de Cardinal, l'espace d'environ deux milles, jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'elle était destinée à racheter, et qui commence à environ 7 milles est de la ville de Prescott.

Quelques années après l'achèvement du canal, le coffrage de tête de la jetée a été prolongé en montant, et la chute augmentée de 11½ pouces.

L'écluse de garde n° 27, à l'entrée supérieure, est la dernière du côté de l'ouest, sur le Saint-Laurent.

Entrée supérieure.

Les travaux actuellement en cours d'exécution, et dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, ont été commencés en 1889. Le contrat de ces derniers a été passé le 14 novembre 1888, et leur entreprise devait être finie le 15 juin 1891. Elle embrasse la construction d'une écluse d'ascension, d'une écluse de garde et d'un déversoir d'alimentation, ainsi que l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la baie Ronde—distance d'environ un mille, et l'enlèvement de l'ancienne écluse de garde, etc., etc.

La maçonnerie a été commencée le 25 avril dernier, et interrompue le 25 novembre.

Les travaux suivants ont été faits pendant la saison, savoir :—

Les bajoyers de l'écluse d'ascension, le pavage dans la chambre d'aval de l'écluse de garde, et le prolongement des musoirs supérieurs et inférieurs de cette dernière, ont été achevés.

Deux portes pour l'écluse de garde ont aussi été achevées, et une certaine quantité de pièces de bois taillées et préparées pour les portes de l'écluse d'ascension.

La plus grande partie des coffrages devant servir à redresser le chemin de halage en amont de la Pointe McLaughlin a été taillée, et un certain nombre des caissons ont été construits et mis en place.

Les opérations de dragage et de sautage ont été commencées en mai, et continuées sans interruption pendant toute la saison.

Toutes les matières draguées, à l'exception de la roche qui pouvait servir, ont été transportées par des chalands à l'endroit où elles sont jetées à l'eau entre l'île et la jetée et l'île de la Sauvagesse (*Squaw Island*).

Les batardeaux restent solides et étanches.

Il est venu une grande quantité de pierre à parement dressée des carrières de Belleville, ainsi que de la pierre de remplage de la carrière des Galops, située près des travaux, qui produit de la pierre d'excellente qualité.

Dans le but de prévenir les accidents pouvant résulter du fait que les portes de l'écluse d'ascension manqueraient de quelque manière, on se propose de prolonger la maçonnerie assez loin pour former l'enclave d'une paire de portes auxiliaires, et, comme pour l'écluse de garde, ou de prise d'eau, du canal de Cornwall, il pourra devenir nécessaire d'élever le niveau du couronnement de l'écluse d'ascension et de l'écluse de garde.

Il a été fait une étude de la partie inférieure de ce canal pour décider de la nature de l'agrandissement, et un levé topographique de la ligne navigable nord conduisant de l'entrée supérieure vers l'ouest a été complété.

Amélioration du rapide des Galops.

E. E. Gilbert et Fils, adjudicataires. Travaux donnés à l'entreprise le 5 août 1879; et devant être achevés le 1er juin 1881.

Les "Améliorations du rapide des Galops" consistaient dans la formation—au moyen de la fouille sous l'eau—d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et 17 de profondeur, à travers les hauts fonds appelés respectivement "barre d'En-Haut" (*Upper Bar*), battures "du Nord" et "de Caledonia" ("*North*" *and* "*Caledonia*" *Shoals*), batture "de l'Ile" (*Island Shoal*) et barre "d'En-Bas" (*Lower Bar*)—le tout compris dans une distance de 3,300 pieds.

L'ouvrage a été fini en novembre 1888, et essayé, conformément aux instructions, par le feu ingénieur en chef, qui en 1889 fit le rapport suivant:—

"Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et de 16½ à 17 pieds de profondeur; mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau."

En mai dernier le côté sud du nouveau chenal a été balisé de cinq bouées. Les grands bateaux à vapeur à hélice et autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau passent par ce chenal, qui n'est devenu d'un usage général que l'année dernière, mais les barges des compagnies d'expédition l'évitent systématiquement.

En 1891, des fonctionnaires du département firent un examen et levé hydrographique du chenal, et constatèrent qu'il y avait des obstacles de chaque côté des amers de l'alignement du milieu; les entrepreneurs affirmèrent que ces obstacles consistaient en roches détachées qui auraient été poussées par la glace dans le chenal depuis son achèvement, où y seraient arrivées par d'autres voies naturelles.

Un autre levé, fait avec beaucoup plus de soin et d'exactitude est presque fini à l'heure qu'il est. On y a travaillé depuis le mois de mai dernier sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal. Ce levé représentera probablement, avec la plus minutieuse exactitude, la profondeur et la largeur du chenal, et généralement l'état dans lequel il se trouve aujourd'hui; mais

il est douteux que la nature des obstacles puisse être déterminée, c'est-à-dire, qu'on puisse dire si les roches sont *in situ* ou détachées.

Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, le seul moyen de résoudre cette importante question d'une manière satisfaisante est d'envoyer un dragueur bien équipé faire une épreuve effective des matières qu'il y a dans le chenal.

Le levé que le département faisait faire du lit du fleuve, y compris le nouveau chenal ainsi que ses abords et les levées, et qui avait été commencé en 1891, a été discontinué l'été dernier, pour la raison que les opérations s'y rattachant auraient pu jusqu'à un certain point mettre obstacle à celles de M. Kennedy. Le vapeur *Anderson*, qui avait été spécialement équipé pour cette besogne, fut conséquemment transféré au levé de la passe nord.

Passe du nord.

A cause de sa position abritée et de la modération de son courant, cette passe, depuis les Galops jusqu'à la tête de l'île de Spencer, peut-être regardée comme un prolongement du canal des Galops.

De Prescott à la tête du canal des Galops, la distance, par cette passe, est de 7 milles, soit des deux tiers d'un mille plus courte que par le grand chenal dans les eaux américaines.

La passe en question fut explorée à fond lorsque je fis mon levé hydrographique du fleuve en 1872, et au commencement du mois d'octobre, cette année-là, quand la profondeur d'eau était de 8 pieds 10 pouces sur le seuil de l'écluse n° 27, le steamer *Glide*, tirant 8 pieds 3 pouces d'eau, avec cinq barges lèges, remonta cette passe indiquée par les bouées du levé.

Plus tard, en octobre 1876, avec l'eau à 9 pieds 4 pouces sur le seuil, un gros trois mâts, l'*Hemisphere*, tirant 9 pieds d'eau, fut piloté avec succès dans cette passe jnsqu'au canal, par le capitaine Moore, de Prescott, avec l'aide du remorqueur l'*Artic*.

Après avoir quitté le canal et paré les hauts-fonds en face de la Pointe Boulton, la passe entre dans les eaux profondes et calmes de la baie de Munro, puis, suivant la direction générale de la rive canadienne jusqu'à la Pointe de Luttle, passe par le chenal entre la rive et l'île aux Canards, après quoi elle s'éloigne de terre ; une profonde passe, avec un courant uniforme modéré, monte ensuite entre les îles de Drummond et de Spencer et les hauts-fonds en aval de celle-ci, et conduit en plein fleuve en amont des îles ; là le courant devient plus fort, et la passe, prenant la direction du phare du Moulin-à-Vent, s'avance en eau profonde, par un chenal entre les hauts fonds à la hauteur de la pointe de Wright, et le récif pointu par le travers des bouées noires qui marquent la pointe nord du récif de la Cheminée ; puis tous les obstacles se trouvent franchis et l'on tombe dans la grande ligne navigable qui mène au lac Ontario.

L'ouvrage a été examiné à fond de nouveau pendant la dernière saison, et un lever topographique complété. La ligne telle qu'actuellement recommandée diffère légèrement, sous le rapport des courbes, etc., de celle représentée sur les plans du levé préliminaire fait en 1872 ; toutefois, la route est la même.

Des coupes en travers exactes ont été faites d'un bout à l'autre, et des forages pratiqués pour voir quelle sera la matière à déblayer.

Les plans et devis voulus pour mettre l'entreprise en adjudication sont en cours de réparation.

L'île de Spencer, près de la tête de la passe, a été acquise pour servir de base d'opérations, et l'on a aussi acheté $1\frac{1}{5}$ acre de terre sur la Pointe de Luttle, avec droit de passage sur un chemin privé y conduisant, dans le but d'avoir facilement accès aux travaux.

CANAL MURRAY.

Entretien.

Ce canal qui avait été fermé le 16 décembre pour la saison de 1891, fut rouvert le 6 avril 1892 et fermé le 5 décembre pour la saison de cette année.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante pendant toute la saison, bien que l'eau du lac Ontario soit restée basse.

Ainsi que je le suggère dans mon rapport de l'année dernière, les phares temporaires placés sur les jetées d'entrée devraient être remplacés par des feux plus puissants.

Du 15 novembre 1891 au 27 octobre 1892, 847 navires ont passé par ce canal.

Il n'est pas arrivé d'accidents pendant cette période.

Les trois ponts de voitures ont été peinturés et réparés, et sont en bon état.

Le pont de chemin de fer a aussi été peinturé et rajusté de temps à autre, mais il fonctionne encore mal.

Le chemin de Trenton dans les limites du canal a été bien nivelé et couvert de gravier, et c'est l'un des meilleurs du comté.

Les sémaphores placés aux ponts de chemin de fer fonctionnent à la satisfaction des employés de la compagnie.

Le perré des levées a exigé et reçu une constante attention; la longueur renouvelée ou réparée pendant la saison a été de 8,000 pieds.

Les fossés du chemin de halage ont été dégorgés par deux fois sur toute leur longueur, au cours de la saison.

La graine d'herbe semée en 1891 a répondu à un bon but en conservant les talus des cavaliers.

Le personnel des réparations a construit un chalan de 55′ x 15′ x 3′ pour son propre usage sur le canal.

Les troncs d'arbres submergés dont on se plaignait l'année dernière ont été tenus en dehors du chenal par le vapeur *Varina.*

Il a été construit une clôture de planches jointives sur le côté nord du canal, pour empêcher que le sable mouvant des cavaliers ne couvre la voie du chemin de fer Ontario-Central.

Il n'a pas été imposé d'amendes pendant la dernière saison.

Construction.

Ce canal est situé au fond de la baie de Quinté et s'étend depuis la ligne navigable, à travers l'isthme de Murray, jusqu'à la baie de Presqu'Ile, sur le lac Ontario —baie qui est un havre naturel et est destiné à devenir le terminus occidental de la navigation du fleuve.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac se trouve près du village de Brighton, à environ 75 milles ouest de Kingston, et à 120 milles de Port-Dalhousie, où est l'entrée du canal Welland.

J. D. Silcox et Cie sont les adjudicataires de l'entreprise, qui, d'après leur contrat passé le 24 août 1882, devait être finie le 1er juillet 1885.

Cette entreprise couvre une distance de 9½ milles, et consiste dans—

1. La tranchée ou canal proprement dit, à travers l'isthme, et la formation—au moyen de dragage et de jetées—d'entrées commodes à chaque bout d'une distance d'au moins 6 milles tracée en ligne droite avec l'eau navigable de la baie de Quinté, à travers la Pointe Twelve-o'Clock, le marais de Dead Creek, le creek de Wuse et le quai de Bridghton.

Le canal est pratiquement un "pertuis" artificiel, ou canal sans écluses. Un chemin de fer, l'Ontario-Central, le traverse, et il est aussi franchi par trois ponts de grandes routes.

2. La formation, au moyen de dragage, de la nouvelle entrée et passe du havre, à travers le *middle ground* et les autres hauts fonds qui obstruent l'entrée actuelle, et aussi du chenal près de la rive de Brighton, pour mettre le havre en communication avec l'entrée supérieure du "détroit"—distance d'environ 3 milles.

La largeur du canal à travers l'isthme est de 80 pieds au plafond, et celle de ses entrées 200 pieds, avec une profondeur, à l'eau basse ordinaire (soit zéro de l'indicateur du niveau d'eau de Toronto), de 12 pieds 6 pouces, ou 1 pied au moins plus bas que le niveau de l'île du Télégraphe et autres hauts fonds de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de Presqu'Ile est évasée, et sa largeur varie de 1,000 pieds et plus dans le lac, audelà du principal fort, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maxima de 16 pieds.

Relativement au havre et à la nouvelle entrée, j'attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir sans retard dans le but de conserver ce qui reste de bois debout sur la péninsule de Presqu'Ile.

L'entreprise a été réellement achevée en août 1889 par M. A. J. Mowry, de Syracuse, l'un des adjudicataires primitifs, qui est aujourd'hui le seul représentant de la société J. D. Wilcox et Cie.

L'évaluation finale a été complétée et est actuellement entre les mains de l'ingénieur en chef.

LEVÉ DU FLEUVE ET DES CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Tout ce qui a été fait, de ce chef, pendant la dernière saison, peut se résumer comme suit :—

Il a été fait un levé établissant la position des barrages projetés dans le chenal de l'île de Sheik, et l'on se prépare à mettre les travaux en adjudication.

On est à faire un levé dans le but de redresser et d'améliorer l'entrée supérieure du canal de Cornwall.

L'on est aussi à faire des études supplémentaires au sujet de la position de l'agrandissement à la pointe Farran.

Les hauts fonds dans les sections navigables à l'est et à l'ouest du canal du Rapide Plat ont été encore examinés, de même que ceux du bief en amont de la tête du canal de la Pointe-aux-Iroquois.

On vient justement de finir des études préliminaires de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois et de la partie inférieure de la division " Old Galops " du canal des Galops; les plans en seront dressés et soumis cet hiver.

Le levé pour la carte du fleuve au rapide des Galops a été recommencé en mai, mais discontinué pour laisser le champ libre aux opérations de M. Kennedy.

Un levé établissant définitivement le tracé du chenal nord, ou chenal canadien, a été complété, et l'on est à en préparer les plans et devis.

Relativement aux opérations des levés, comme l'affrétement du vapeur *Anderson* pour deux saisons coûterait, ou même excéderait la somme nécessaire pour l'acheter et le réparer, et vu qu'un navire de sa catégorie particulière, propre aux opérations soit de levé soit d'inspection, est regardé comme une nécessité, à cause de l'étendue de la division et des travaux en cours, je recommande, au point de vue de l'économie, qu'autorisation soit donnée d'acheter ce vapeur.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau, pendant la dernière année, à chacun des canaux de la division du Saint-Laurent.

Les variations du niveau de l'eau sur les différents canaux ne sont pas uniformes. Le point de gouverne adopté par les compagnies d'expédition est à l'écluse n° 23, Rapide Plat, où se voit la moindre profondeur d'eau sur le seuil à toutes les hauteurs du fleuve.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. le secrétaire du
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau dans tous les canaux de la division du Saint-Laurent—1892.

Mois.	Canal de Cornwall								Canal de Williamsburg.																				Lac Ontario.			
	Ecluse n° 15.				Ecluse n° 21.				Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.				Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.				Canal Murray.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.		Profond. maxima.		Profond. minima.	
	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs	Pds	Pcs
Janvier....	22	6	9	5	9	3	8	0	8	7	7	0	7	10	6	4	7	8	5	8	10	0	8	6	8	6	8	0	11	10	11	7
Février....	21	0	12	9	8	3	6	5	8	0	5	0	7	2	4	9	6	9	3	9	9	3	6	6	9	1	7	3	11	10	11	6
Mars.....	17	10	11	5	9	4	7	2	8	8	6	10	7	9	5	5	7	2	4	8	9	10	6	10	8	2	6	10	11	11	11	8
Avril.....	12	11	9	6	9	8	8	3	9	0	8	2	8	4	7	0	8	6	7	0	11	2	9	5	9	5	8	2	12	4	11	10
Mai.....	10	5	9	5	9	11	9	0	9	2	8	4	8	6	7	6	8	6	7	3	11	2	9	10	9	6	8	6	12	9	12	3
Juin.....	11	0	9	10	10	5	9	4	9	10	8	10	9	4	8	2	9	7	8	0	12	2	10	6	10	0	9	1	13	2	12	8
Juillet.....	11	5	10	8	10	9	10	0	10	3	9	4	9	9	9	4	10	0	8	9	12	8	12	0	10	3	9	9	13	6	13	1
Août.....	12	1	10	7	10	10	9	9	9	11	9	3	9	9	8	8	9	8	8	4	12	6	10	11	10	3	9	2	13	6	13	5
Septembre.	10	10	10	4	10	9	9	11	10	0	9	3	9	8	8	9	10	0	8	7	12	8	11	4	10	3	9	4	13	5	12	9
Octobre....	10	3	9	10	10	1	9	5	9	6	8	7	8	9	8	3	9	1	8	2	11	11	10	0	9	9	9	1	13	1	12	7
Novembre..	10	6	9	9	10	5	8	10	9	3	7	10	8	10	7	3	9	4	7	0	12	0	9	4	10	0	8	3	12	9	12	1

ANNEXE N° 7.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, 5 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer le rapport annuel sur les canaux de la rivière Ottawa pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

La navigation, sur ces canaux, a été maintenue toute la saison sans accident ni interruption d'aucune sorte.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Cette écluse a été fermée le 26 avril 1892.

Réparations.

Les bajoyers, portes, jetées, ponts, clôtures et bâtiments, ont reçu la somme d'attention ordinaire et ont été tenus en bon état.

Une nouvelle jetée d'amarrage a été construite entre l'île aux Tourtes et la tête du chenal en amont de la nouvelle écluse.

Travaux imputables sur le revenu.

Le renforcement de l'ancienne jetée du Grand-Tronc, commencé en 1890, et décrit quelque peu au long dans le rapport de l'an dernier, a été achevé en mai dernier. Cet ouvrage consiste en un fondement de coffrage, d'une longueur de 1,160 pieds, construit le long de la jetée et solidement ancré au fond du fleuve, puis en un gros mur fait au mortier de ciment hydraulique sur ce fondement. Le tout est solidement construit et constitue une défense sûre pour le bassin en aval de l'écluse.

CANAL DE CARILLON.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1891 et ouvert le 30 avril 1892.

Voici succinctement les réparations et constructions qui ont été faites pendant la saison :—

Agrandissement de la jetée d'amarrage à la tête du vieux canal par l'addition d'un nouveau coffrage de 24 x 26 x 20 pieds le long de cette jetée.

Revêtement de l'extrémité inférieure de la jetée conductrice en aval de l'écluse n° 1.

Construction d'un hangar sur la levée nord du canal en amont de l'écluse n° 1. Ce bâtiment repose sur un fondement de pierre; il a 80 pieds de longueur sur 18 de largeur et environ 20 de hauteur.

Les différents bâtiments, ponts, chemins, clôtures, constructions, etc., ont aussi été tenus dans un état satisfaisant toute l'année.

DIGUE DE CARILLON.

(*Revenu.*)

Dans l'automne de 1890 un examen de cet important ouvrage inspira de sérieuses craintes quant à sa solidité, et il fut en conséquence demandé un crédit de $15,000 au parlement—qui le vota à sa session suivante—pour le renforcer et le rendre étanche.

Les travaux furent commencés dans le mois d'octobre 1891, et poussés aussi rapidement que possible jusqu'au milieu de novembre, alors que les hommes durent se retirer devant l'eau qui montait, et des mesures furent immédiatement prises pour aider la glace à se former sur le barrage et depuis les bords de la rivière, afin de pouvoir achever avant le printemps les portions commencées.

Dans la dernière partie de janvier un bon chemin avait ainsi été formé à partir des deux rives, et des hommes furent remis à l'œuvre; le 1er avril suivant la digue était réparée à fond sur une longueur de plus de 400 pieds. Un grand nombre des

coffrages formant le tablier furent trouvés presque vides; ces coffrages furent remplis de cailloux, et le tablier lui-même allongé de 12 à 25 pieds sur une distance de 125 pieds, et de 20 à 42 pieds sur une autre distance de 70 pieds.

De plus, tout le tablier a été exhaussé sur une longueur de 410 pieds, et on lui a donné une pente douce depuis la crête du barrage en descendant, ce qui fait que l'eau coule sur la construction au lieu de tomber sur elle d'une hauteur de 9 pieds comme auparavant. Cela est regardé comme une amélioration importante, outre que cela rend tout l'ouvrage beaucoup plus lourd et solide, chose qui est de première importance dans toutes ces sortes de constructions.

Le tablier a été revêtu de pièces d'orme dur de 10 pouces d'épaisseur, solidement boulonnées ensemble et au coffrage en dessous. Dans une couple d'endroits une certaine quantité de cailloux a été culbutée par-dessus la digue et l'enrochement ainsi formé amené au niveau des coffrages de fondation.

Du 1er avril au 30 juin, quelques hommes ont été occupés à faire des préparatifs pour les opérations de la prochaine saison.

Il était grandement temps que les travaux décrits ci-dessus fussent entrepris; sans cela il aurait pu arriver un accident par lequel toute la navigation de la rivière Ottawa aurait été arrêtée, ou du moins gênée à un haut degré, attendu que certaines portions de la digue ont été trouvées dans un état fort dangereux.

Canal de Grenville.

La clôture et la réouverture de la navigation ont eu lieu aux mêmes dates que sur le canal de Carillon.

Il a fallu faire pas mal d'ouvrage, au printemps, pour nettoyer le lit du canal, surtout sur la section 2, où l'eau entraîne continuellement les terres molles des levées dans le canal.

Le chemin de halage a été nivelé et autrement réparé sur une distance d'environ un mille de la section 2.

A l'écluse n° 5 deux ponts de halage ont été renouvelés et placés dans une position plus propre à faciliter le halage des bateaux dans l'écluse.

Le pont-tournant de l'écluse n° 7 a aussi été réparé, et une paire de vannes de la porte d'aval de cette écluse a été renouvelée.

En novembre dernier il fut jugé nécessaire d'enlever le blocage de derrière le musoir sud, à la tête de l'écluse n° 7. Ce mur, de même que celui du côté nord, est construit sur des coffrages, et, pour une cause ou pour une autre, il s'est tellement déplacé qu'il est exposé à s'écrouler dans le canal à tout moment. La pierre cassée formant le blocage derrière le mur sud a été enlevée jusqu'au niveau de l'eau, et en avril dernier un lit de broussailles, de 5 pieds d'épaisseur, a été étendu au fond de la tranchée et recouvert avec la pierre retirée dans l'automne. Cette pierre a été placée à la main par couches horizontales de manière à diminuer la pression sur le mur pendant sa construction.

En outre de ce qui précède, les diverses constructions, routes et clôtures de ce canal ont été bien entretenues pendant l'année.

Canal de la Culbute.

Il y a très peu de chose à dire au sujet de ce canal, en dehors du fait qu'il a été tenu en bon état de fonctionnement et de façon à accommoder le léger trafic qui y passe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Aide-ingénieur surintendant des C. R. O.

M. le secrétaire du
Département des chemins de fer et canaux.

Ecluse de Sainte-Anne.

Tableau indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils de l'écluse Sainte-Anne, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 1, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	11	5	11	1	12	8	11	9
Août	11	5	10	9	12	9	11	10
Septembre	10	9	10	0	12	0	11	1
Octobre	10	0	9	5	11	4	10	10
Novembre	10	7	9	2	13	0	10	5
Décembre	12	1	10	7	13	10	12	3
1892.								
Janvier	12	5	10	9	12	4	11	5
Février	11	9	9	0	11	5	10	10
Mars	10	5	9	0	11	0	10	2
Avril	13	9	10	8	14	10	10	3
Mai	11	9	11	0	13	6	12	6
Juin	13	0	11	7	14	6	13	4

Canal de Carillon.

Tableau indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils des écluses nos 1 et 2 du canal de Carillon, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 2, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	3	12	10	14	0	13	0
Août	14	3	12	11	14	1	12	10
Septembre	13	2	12	4	13	0	12	2
Octobre	12	8	11	9	12	3	12	0
Novembre	14	10	11	7	15	6	11	9
Décembre	15	7	14	1	15	6	14	0
1892.								
Janvier	14	3	13	10	17	0	13	6
Février	13	10	12	6	13	6	12	4
Mars	13	2	11	9	12	4	11	0
Avril	17	4	11	11	16	3	11	6
Mai	15	0	14	3	15	4	14	6
Juin	16	1	14	8	16	3	14	10

Canal de Grenville.

Tableau indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils des écluses nos 3 et 7 du canal de Grenville, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 3, seuil d'aval.				Ecluse n° 7, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	10	15	6	14	6	12	9
Août	17	0	15	4	14	7	12	10
Septembre	15	6	14	5	13	7	11	9
Octobre	14	8	14	0	12	4	11	4
Novembre	18	4	13	0	15	6	10	7
Décembre	18	4	16	10	15	6	14	3
1892.								
Janvier	20	0	17	0	14	4	13	0
Février	19	0	16	0	13	0	12	6
Mars	18	6	15	0	12	6	10	9
Avril	20	6	15	6	17	6	10	8
Mai	18	8	17	6	16	0	15	0
Juin	18	6	14	8	17	0	15	8

Canal de Carillon.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom'ages-intérêts.	Totaux.
1891.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er oct.	*James Averill, jr*	Capitaine Robert	.....	5 00	5 00

Détérioration à l'écluse n° 1.

Canal de Grenville.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom'ages-intérêts.	Totaux.
1891.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
12 août.	*Timber*	W. R. Machan	10 00	.....	10 00

Pour avoir fait une déclaration incorrecte d'une quantité de bois de construction passée par le canal.

ANNEXE N° 8

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

COTEAU-LANDING, P.Q., 5 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

En 1872–74 des études furent faites par Mr G. F. Baillairgé, I.C., en vue de la construction d'un canal aux dimensions agrandies entre les lacs Saint-Louis et Saint-François. Son rapport fut en faveur d'un tracé entre Coteau-Landing et la Pointe des Cascades, sur la rive nord. Il s'agissait d'une profondeur d'eau de 12 pieds—échelle adoptée avant 1875. Coût approximatif, $3,360,000.

La question de ce canal resta en suspens jusqu'en 1889, époque à laquelle furent commencées, sur une grande échelle et en vue d'une navigation de 14 pieds, de nouvelles études qui se continuèrent pendant deux ans. Le gouvernement, après considérablement de discussion, adopta la ligne recommandée vers le commencement de 1891 (*voir* rapports imprimés). Coût approximatif, $4,750,000.

Les têtes de ligne actuelles ne diffèrent pas beaucoup du tracé de 1872–74 ; mais la ligne elle-même, longue de 14 milles, est maintenant, pour toutes fins de navigation, pratiquement droite, attendu que sur cette distance il n'y a que deux courbes, chacune d'un très grand rayon.

La différence de niveau—environ 82½ pieds—entre les lacs sera rachetée par cinq écluses, dont quatre de 17½ de chute, et une de chute variable. Il y aura aussi une écluse de garde, ou de prise d'eau, à l'entrée supérieure du canal. Le bief culminant aura environ 10½ milles de longueur, et sur plus de la moitié de cette distance le canal sera en remblai au-dessous du niveau moyen du lac Saint François. En certains endroits les levées auront à peu près 30 pieds de hauteur. Sur le canal de Beauharnois il y a 9 écluses (y compris l'écluse de garde) pour racheter la même différence de 82½ pieds.

Il peut être utile de consigner dans le présent rapport les principales différences entre les plans de construction, etc., de ce canal et ceux jusqu'ici mis à exécution sur les canaux agrandis de Welland, Cornwall et Lachine.

1. La superstructure des jetées d'entrée sera en béton, avec couronnement de pierre. Poteaux d'amarrage en fonte.

2. L'emploi de pièces de bois dans les plafonds d'écluses est discontinué—les fondements étant exclusivement de béton et de pierre.

3. Les bajoyers des écluses n'ont pas les mêmes proportions que ceux du canal Welland. La coupe en travers est plus massive et large à la base, tandis que le derrière est en gradins presque depuis le fond jusqu'à l'inclinaison propre à protéger contre l'action de la gelée en arrière du couronnement.

4. Les écluses se rempliront et videront par des conduits ménagés dans les bajoyers, courant tout le long du sas et en communication avec lui par de nombreuses ouvertures. Le débit sera contrôlé par des vannes d'aciers du modèle Stoney.

5. Les portes d'amont seront placées sur un enseuillement courbe de maçonnerie compacte.

6. Les portes seront en charpente, et pendues de manière à éviter l'emploi de galets ou de couronnes de roulement. Elles ne seront pas percées de trous de ventelles, et seront mues par une force électrique, de même que tous les ponts tournants, etc., sur tout le parcours du canal.

7. Les barrages régleront la hauteur d'eau dans les différents biefs au moyen d'un appareil électrique automatique en correspondance avec leurs vannes. L'eau ne se déversera pas en partie par-dessus un mur à pertuis comme autrefois, les dispositions étant tout à fait différentes de celles des déversoirs actuellement en usage sur les canaux.

8. Les ponts à voitures n'auront pas de pile-pivot dans le milieu du canal. Ils seront faits de telle sorte qu'une bras tournera sur toute la largeur entre les pieds du talus intérieur, soit de 100 pieds.

9. La aqueducs pour faire passer les rivières Delisle, Rouge et à-la-Graisse sous le canal seront formés d'une ou plusieurs lignes de tubes en fonte, d'un diamètre de 10 pieds, couchés dans des masses de béton, avec puisards à chaque bout pour recevoir et décharger l'eau coulante.

10. Il sera généralement fait usage de béton partout où cela sera jugé à propos dans les écluses, barrages, déversoirs, ponts, etc., du canal, au lieu de la maçonnerie de pierre adoptée jusqu'ici. Les raisons en sont énoncées dans mon rapport sur le canal maritime de Manchester, pages 11 et 12.

On effectuera aussi, en construisant, plusieurs perfectionnements de moindre importance ayant pour but de rendre le passage des bâtiments aussi rapide que possible, et de réduire au minimum les frais d'entretien, de fonctionnement et de réparation de cet important ouvrage. On peut dire à ce sujet que la position du canal par rapport au fleuve, en ce qui regarde et la ligne et le niveau, est particulièrement avantageuse pour développer économiquement des forces électriques d'un tel degré qu'il sera possible de les utiliser sans gêne pour faire fonctionner les mécanismes, éclairer le canal, et, si on le juge à propos, établir quelque système de halage par lequel des bâtiments d'environ 2,000 tonneaux pourront passer sans danger et vite par le canal sans se servir de leur vapeur, sauf peut-être sur une partie du bief culminant, ou long bief. Le point choisi pour une station d'électricité est au croisement de la rivière à-la-Graisse, où la surface de l'eau du canal sera à environ 20 pieds au-dessus du fleuve, dont la rive n'est éloignée que de 600 pieds.

Dix pour cent d'un débit ordinaire à cet endroit produiraient une force de 500 à 1,000 chevaux.

On est actuellement à étudier les détails de cette station conjointement avec le plan d'un chantier de construction de portes et d'un système d'aqueducs pouvant servir à vider rapidement le bief culminant, en cas d'accident à ses levées dans le bief en aval de l'écluse de garde.

Je ferai remarquer que le canal de Soulanges rachètera environ les deux tiers de la différence de niveau entre Montréal et Kingston, la chute d'écluse moyenne étant de plus du double de celle qui existe sur les autres canaux.

La pente entre Coteau-Landing et la Pointe des Cascades est relativement beaucoup plus grande que sur aucune semblable longueur du Saint-Laurent entre le lac Ontario et l'eau de marée.

La ligne a été divisée en 13 sections. Des soumissions ont été reçues en janvier dernier pour les trois sections de l'ouest s'étendant depuis le lac Saint-François jusqu'au croisement de la rivière à-la-Graisse, et en août pour les deux sections de l'extrémité est ou des Cascades. Il est actuellement demandé, pour trois sections (nos 8, 9 et 10) en aval de la rivière à Delisle, des soumissions qui seront reçues jusqu'au 22 du présent mois de novembre.

Ces huit sections constituent environ 45 pour 100 de la longueur totale de 14 milles, mais comme elles embrassent les ouvrages d'entrée à chaque bout et toutes les écluses d'ascension à l'exception d'une (n° 5), elles représenteront probablement environ 75 pour 100 des frais de construction approximatifs du canal au complet.

Voici brièvement dans quel état se trouvent actuellement les choses :

La section 13 a été adjugée à Randolph Macdonald. Ainsi que je l'ai déjà dit, les soumissions ont été reçues en janvier dernier, mais le contrat n'a été passé que le 24 septembre 1892, alors que la saison était pratiquement finie, et que tout ce que l'entrepreneur pouvait faire était de se préparer à commencer ses travaux de bon printemps l'année prochaine. Ces travaux comprennent la construction des jetées d'entrée avec chenal au lac Saint-François—une écluse de garde—des ponts de chemin de fer et autres, ainsi qu'une somme considérable de dragage et de déblai de terre.

Section 12: Denis O'Brien & Son. Le contrat de cette entreprise porte la date du 8 avril 1892. Le déblai de terre fait s'élève à plus de 100,000 verges cubes, représentant environ un cinquième du tout; mais on n'a pas encore touché au déblai de roche, dont il y a environ 100,000 verges cubes sur la section.

La section 11 embrasse un grand aqueduc pour le passage de la rivière à Delisle sous le canal, ainsi qu'une somme considérable de déblai de terre et de roche. Le contrat porte la date du 11 mai 1892. Les travaux de cette entreprise marchent très lentement et d'une manière fort peu satisfaisante. Pendant la saison il a été déblayé environ 60,000 verges cubes de terre, mais aucuns des tubes de l'aqueduc n'ont encore été fondus, bien que le cahier des charges veuille qu'ils soient délivrés pendant la saison de 1892, qui achève.

Ainsi que je le dis plus haut, il a été demandé par annonces, pour les sections 10, 9 et 8, des soumissions qui seront reçues jusqu'au 22 du mois courant.

Les sections 1 et 2 ont été adjugées à M. Archibald Stewart, dont le contrat porte la date du 24 septembre 1892. Les travaux qu'embrasse cette entreprise sont la construction de quatre écluses d'ascension, de quatre barrages à pertuis, de murs de soutènement, etc., avec les jetées à l'entrée des Cascades, et une grande quantité de déblai de roche et de terre. Les opérations ont été commencées peu après l'adjudication de l'entreprise, et il a été fait une certaine somme de terrassement. On est actuellement à faire des préparatifs pour pousser énergiquement tout l'ouvrage l'année prochaine.

Pour des raisons qui sautent aux yeux, on a évité de déposer les déblais en monceaux élevés et disgracieux près du lit du canal, où ils pourraient être un danger. Pour mettre ces déblais il a été acheté du terrain de plus vers l'extrémité ouest, où le lit est en tranchée profonde. Le long de la moitié est du bief culminant, où les levées sont hautes, on se propose de former d'abord soigneusement les portions imperméables de chaque côté du canal, et ensuite de les utiliser comme chemin à rails sur lequel une partie des matières de reste pourra être transportée au moyen de locomotives et de wagons, et versée en dehors des levées déjà faites, de manière à les élargir et renforcer autant que possible dans les endroits où elles sont plus basses que le niveau de l'eau du lac Saint-François—diminuant ainsi les chances d'accident, et aussi évitant en partie la nécessité d'acheter de la terre de plus en dehors de la ligne du canal.

Je dirai aussi qu'afin de réduire les dommages résultant du passage à travers les fermes, il sera fait sur le côté nord du canal, entre ses têtes de ligne, un chemin macadamisé auquel le public aura libre accès. On estime que ce chemin fera beaucoup de bien aux propriétaires des terres contiguës, et constituera un excellent moyen de communication entièrement distinct des chemins de halage.

Nous avons réglé avec presque tous les propriétaires de biens-fonds entre la rivière à Delisle et la tête du canal, et les estimateurs sont actuellement à prendre des arrangements pour les terrains pris dans le voisinage de la Pointe des Cascades.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS MUNRO,

M. Inst. I. C., ingénieur du canal de Soulanges.

M. T. Trudeau,
Sous-ministre et ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 9.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 23 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur le canal Welland et ses embranchements, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

A commencer par Port-Dalhousie, le premier important item de réparation a été au mur de pierre qui sépare le nouveau canal du vieux, et sous lequel l'eau s'était frayé une voie en affouillant en plusieurs endroits les matières molles entre les pilotis servant de fondement à ce mur.

A partir du caisson qui ferme le passage entre le canal neuf et le vieux, jusqu'à l'extrémité sud du mur, on a effectué la réparation en enfonçant une rangée de palplanches de bois franc à languettes et rainures, en dehors de la file de pieux longeant le pied du mur, du côté du nouveau canal, et en remplissant avec du béton les espaces affouillés entre les palplanches et les pilotis qui supportent le mur.

Le résultat jusqu'ici a été satisfaisant.

Aux écluses n°s 10 et 11 les musoirs d'aval du côté ouest du canal, qui a leurs extrémités extérieures reposaient sur un fond d'argile ayant une inclinaison de 2 pour 1, avaient peu à peu tassé et avancé au point que leur démolition et reconstruction étaient devenues nécessaires.

Cet ouvrage fut exécuté dans les mois de mars et d'avril derniers, alors qne les biefs furent mis à sec aux écluses en question.

Avant de reconstruire les musoirs on enfonça des palplanches au pied des murs où cela fut jugé nécessaire, de chaque côté du canal, et l'on renfonça ces palplanches au moyen de pièces de bois posées en travers du canal, d'un bord à l'autre, plus bas que le niveau du plafond, et boulonnées à des pieux fichés à cette fin, de distance en distance.

Les murs furent ensuite reconstruits dans leurs lignes primitives.

Dans la grande tranchée entre Allanburg et Port-Robinson l'on a achevé de gazonner les longs talus plats, dont la surface ainsi traitée donne 299,238 verges de superficie.

On s'est occupé des incessantes réparations de portes, de ponts, de barrages, de levées et de fossés, qui, bien que légères en elles-mêmes, représentent une forte somme de matériaux et de travail.

Sur le vieux canal, des portes d'écluses ont été reconstruites où c'était nécessaire, des vannes supplémentaires ont été mises dans quelques-uns des barrages à pertuis pour pouvoir mieux contrôler l'eau, et entre Thorold et Allanburg, l'aqueduc d'Higgins, sous le canal, a été renouvelé.

Sur la ligne de la rigole d'alimentation les réparations ordinaires ont été solidement faites aux levées, avec de la pierre provenant des dépôts de déblais du canal près de Humberston.

Entre Stromness et Dunville, au croisement de la ligne Inman, il a été construit, pour les voitures, un pont flottant qui a répondu à un bon but; et à Dunville l'abord de la passe migratoire, dans le barrage de Dunville, a été réparé et est maintenant en bon état.

La circulation n'a subi, pendant l'exercice, aucune interruption valant la peine d'être mentionnée, ce qui peut être attribué à une plus stricte observation des règlements du canal quant à ce qui est de faire usage de câbles lorsqu'un bâtiment entre dans une écluse.

L'eau basse de l'année précédente est restée à peu près au même niveau jusque vers l'ouverture de la navigation en 1892, époque à laquelle l'eau atteignit de nou-

veau 14 pieds de hauteur sur les buscs de la nouvelle écluse à Port-Colborne, puis cette hauteur se maintint d'un bout à l'autre du canal pendant le reste de l'exercice.

Au sujet du retour de l'eau du lac Erié au niveau normal, il peut n'être pas hors de propos d'attirer l'attention sur le fait que le vieux canal en amont de l'écluse n° 3 sert maintenant rarement au passage des bâtiments, et par conséquent offre de meilleures facilités que jamais pour utiliser l'eau surabondante comme force motrice.

Ceci joint à des moyens éprouvés à fond que l'on a de transporter la force, par l'électricité, à des endroits plus convenables que n'en offre quelquefois le voisinage immédiat de la chute d'eau, suggère la possibilité de faire de l'ancien canal une source de revenu pour l'Etat, tout en favorisant les entreprises manufacturières dans une localité qui possède de rares avantages pour fabriquer et expédier nombre d'objets.

Le canal a été fermé le 17 décembre 1891 et rouvert le 19 avril 1892.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant, pour chaque mois, la profondeur d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses nos 1 et 7, à Port-Dalhousie et Port-Colborne respectivement, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,

Ingénieur surintendant.

M. T. TRUDEAU,
Secrétaire par interim du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

A.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts recouvrés de capitaines ou propriétaires de bâtiments et steamers, au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment ou steamer.	Montant des dommages-intérêts.
1891.		$ cts.
11 novembre....	Barge *Gaskin*.....	21 95
	Steamer *Lakeside*.....	78 36
	do *Celtic*.....	19 94
11 décembre....	do *Ohio*.....	58 59
1892.		
15 janvier.....	Steamer *Pentagon*.....	242 54
9 juin.....	do *Josephine*.....	75 00
9 do.....	Goélette *Ogarita*.....	20 00
9 do.....	Steamer *Pueblo*.....	15 50
	do *Rosedale*.....	10 00
20 do.....	do *Northerner*.....	35 82
	Total.....	574 70

Versé à la caisse de H. H. Collier, receveur à Sainte-Catherine.....	$338.88
do W. B. Clarke, Port-Dalhousie.....	35.82
	$574.70

B.

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'amont de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	1892.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	8	16	4	Janvier	14	8	14	2
Août	16	4	15	10	Février	14	8	14	3
Septembre	16	0	15	3	Mars	14	8	14	2
Octobre	15	5	14	6	Avril	15	2	14	7
Novembre	14	7	13	11	Mai	15	5	14	10
Décembre	16	2	13	9	Juin	15	11	15	5

C.

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'aval de la nouvelle écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1891.	pds	pcs	pds	pcs	1892.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	17	1	14	4	Janvier	14	10	13	2
Août	15	5	14	2	Février	14	4	12	3
Septembre	15	5	13	9	Mars	14	8	12	5
Octobre	14	7	12	10	Avril	14	8	13	5
Novembre	15	11	13	4	Mai	15	9	14	0
Décembre	16	1	12	10	Juin	16	3	14	3

ANNEXE N° 10.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 29 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Navigation close à Ottawa le 28 novembre 1891.
do do Kingston-Mills do
do rouverte à Ottawa le 2 mai 1892.
do do Kingston-Mills le 1er mai 1892.

Dans les biefs d'ascension et de descente du point de partage (petit lac Rideau) l'eau a été tenue à la hauteur qu'il fallait pour avoir la profondeur voulue sur les seuils d'écluses pendant toute la saison de navigation.

Les crues du commencement de la saison ont atteint une hauteur sans précédent, mais elles se sont écoulées sans trop détériorer les ouvrages.

La navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Voici quelles sont les principales réparations qui ont été faites le long du canal :—

Kingston Mills.

Cent verges cubes de pierre et de gravier placées sur la levée ; une porte d'écluse renouvelée ; quatre poulies de chaîne, et autres réparations.

Davis' Lock.

Une porte d'écluse renouvelée ; une paire de balanciers, et digue réparée au lac de Hart.

Chaffey's.

Empellement renouvelé, et maçonnerie de musoirs réparée.

Narrows.

Une porte d'écluse renouvelée; six poulies de chaîne neuves.

Poonamalie.

Empellement renouvelé, et construit deux jetées neuves de chaque côté. Cadres renouvelés, et diverses menues réparations.

Smith's Falls.

Empellement renouvelé, et différentes réparations à l'écluse.

Maitland's.

Empellement renouvelé, et débit augmenté au moyen de deux ouvertures de plus ; porte d'amont réparée.

Long Island.

Une porte d'écluse neuve ; six poulies de chaîne neuves, et diverses réparations.

Black Rapids.

Une porte d'écluse renouvelée et diverses menues réparations.

Hartwell's.

Une porte d'écluse renouvelée; déversoir de décharge réparé; deux cadres de pertuis neufs; quatre poulies de chaîne; tranchée entre Hartwell's et Hogsback débarrassée de roches et de cailloux; et tranchée de Mutchmor, entre Hartwell's et la rue Bank, aussi nettoyée.

Ottawa.

Portes d'aval renouvelées; magasin neuf construit pour remplacer celui qui avait été détruit par un incendie; écluse d'aval nettoyée par un plongeur; deux piliers de pierre reconstruits entre les écluses nos 8 et 9; portes d'écluses peinturées, et réparations générales; maison éclusière et logement des hommes éclairés à la lumière électrique.

TRAVAUX POUR LESQUELS LE PARLEMENT A VOTÉ DES CRÉDITS SPÉCIAUX.

Ottawa.

On a creusé le côté ouest du bassin afin de lui donner une profondeur uniforme de pas moins de 6 pieds, pour correspondre avec le déblai du côté est qui avait été fait l'hiver précédent.

L'ancienne cale a été nettoyée et ses parois revêtues de coffrages; avec une barrière de poutrelles préparée à cet effet, elle pourra servir de forme de radoub en cas de nécessité. Des chaînes de sauvetage ont été placées autour du bassin et de la tranchée conduisant aux huit écluses.

Hogsback.

M. F. Toms, d'Ottawa, a entrepris le creusage d'un chenal dans la roche, du côté est de l'ancien empellement, et il a été construit un nouvel empellement contenant sept ouvertures de 20 pieds de large sur 6 de haut, avec une ouverture centrale de 21 pieds de large sur 17 de haut—ce qui donne une aire de débit de près de 1,200 pieds en superficie pour le cas où il en serait besoin pendant les crues de printemps, soit environ trois fois l'ancienne aire de débit.

La pierre du déblai de rocher a été mise au dos du barrage d'argile pour le renforcer.

Il est à espérer que ces améliorations calmeront la crainte que les personnes résidant en aval du barrage ont ordinairement tous les printemps de le voir emporter par l'eau.

La glace seule peut maintenant faire des dégâts.

Le 2 avril dernier la rivière monta très rapidement—d'environ 6 pieds en quelques heures—forçant l'entrepreneur à laisser son ouvrage inachevé. Il lui reste encore environ 100 pieds de déblai à faire en amont du nouvel empellement pour finir son entreprise; ce sera fait à la clôture de la navigation.

Merrickville.

Ici l'ouvrage—donné à l'entreprise, par contrat, à M. O'Toole, d'Ottawa—consistait à construire un nouvel abord des écluses, et à changer la position du pont tournant afin que la circulation ne soit pas retardée par le repliement du pont lorsqu'il passe des bateaux par les écluses, et aussi à construire les culées, pile centrale, etc., en maçonnerie du nouveau pont tournant, les culées en maçonnerie du nouveau pont fixe sur le coursier de trop-plein, les murs de soutènement, etc., etc.

Les nouveaux ponts tournant et fixe seront en acier, et ont été donnés à l'entreprise à la *Canadian Bridge and Iron Company*, de Montréal.

Embranchement de Perth.

Le prolongement du canal a été achevé, et le nouveau pont tournant, sur le canal, à la rue Gore, fini.

Le dragueur "Rideau"

a été employé, pendant la saison, à approfondir et redresser le chenal à travers les hauts fonds de la rivière entre Black Rapids et Burritts Rapids.

Le remorqueur "Shanly,"

lorsqu'il n'était pas employé avec le dragueur, a servi à délivrer du bois de construction aux diverses écluses.

Outillage.

Deux nouveaux chalands à bascule latérale et un chaland plat ont été construits à l'entreprise par M. Waters, de Hull, dans le cours de l'hiver; de sorte que l'outillage du canal se compose maintenant d'un dragueur, d'un remorqueur, de quatre chalands à bascule latérale, et de deux chalands plats.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

Ingénieur-surintendant.

M. T. TRUDEAU,
Sec. par intér. du dépt. des ch. de fer et canaux.

ANNEXE N° 11.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 30 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux que je dirige sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Dans la région placée sous ma surveillance, il y a deux catégories d'ouvrages, savoir : ceux qui sont construits au profit de la navigation, tels qu'écluses, barrages, etc., et ceux qui ont pour but de faciliter le flottage du bois, tels que glissoires, estacades flottantes, etc. Les premiers sont sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, et les derniers sous celui du département des travaux publics.

Les ouvrages sont situés le long de la rivière Trent, entre la baie de Quinté et le lac Balsam, soit sur une distance d'environ 170 milles.

A cause de l'immensité de la région dont les eaux s'écoulent vers la rivière, et par le fait que cette région se défriche et que les digues des marchands de bois (qui autrefois contenaient le débit) deviennent abandonnées, les différents ouvrages le long de la route sont exposés à être dégradés par les grandes eaux de printemps, s'il n'est pas pris des mesures pour en atténuer l'effet. Le printemps dernier, l'eau n'a monté qu'à une hauteur ordinaire. Vers la fin de la dernière saison, à cause de la sécheresse, et parce que l'eau n'avait pas été ménagée comme il faut dans les bassins d'en haut (sur lesquels ne s'étend pas mon contrôle), l'eau a baissé beaucoup au-dessous du niveau normal, et, de fait, beaucoup plus bas qu'on ne l'avait jamais vue auparavant. L'emmagasinage de l'eau dans les bassins d'en haut devient une question de plus en plus grave tous les ans pour ceux qui ont des intérêts dans la navigation et la force motrice hydraulique. Ainsi que je l'ai déjà dit dans de précédents rapports, il va falloir bientôt s'occuper d'économiser l'eau, maintenant que tant de marchands de bois ont discontinué leurs opérations dans la région nord ; autrement l'eau pourra devenir rare tous les ans, comme c'est arrivé l'année dernière. Le mouvement de la navigation continue à augmenter sur ces eaux. Il y a maintenant 25 bateaux à vapeur sur l'étendue de rivière comprise entre Lakefield, Balsam Lake et Port-Perry (102 milles), et 6 sur celle de Peterborough à Heely's-Falls (55 milles).

Il y a en tout 2,883 éclusages, soit 267 de plus que l'année dernière.

Ci-suit une brève description de l'ouvrage fait aux différents postes pendant l'année.

La navigation s'est close le 20 novembre 1892, et rouverte le 21 avril 1892.

Fenelon Falls.

Ici le barrage de 340 pieds de longueur (dont le gouvernement s'est chargé par convention avec la succession Smith) a été réparé. Il a été presque entièrement reconstruit, vu qu'en l'examinant, après que l'eau eut été retirée, on s'est aperçu qu'il était dans un beaucoup plus mauvais état qu'on ne s'y attendait. Deux nouvelles ouvertures ont été faites du côté nord pour régler l'eau qui pénètre dans les canaux des moulins de ce côté-là de la rivière. Il a été construit en amont un batardeau de 600 pieds de longueur pour intercepter l'eau, de sorte que l'on a eu toute facilité de faire un ouvrage solide.

Bobcaygeon.

Une porte d'écluse neuve a été construite et mise à l'entrée d'aval. Le vieux pont tournant en bois a été remplacé par un pont d'acier neuf, fait aux *Central Bridge Works.* La pile-pivot et la culée du côté ouest ont été démolies et solidement reconstruites. L'extrémité nord de la culée du côté est a aussi été reconstruite. Une partie de l'ancien barrage qui obstruait l'entrée de la forme de radoub a été enlevée. Les bajoyers ont été rejointoyés, et les buscs, qui laissaient passer beaucoup d'eau par en dessous, ont été calfatés.

Buckhorn.

De menues réparations ont été faites au barrage, aux pertuis et aux aiguilles.

Peterborough.

Les piliers du pertuis ouest du barrage avaient été affouillés, et une partie du blocage était sortie. Ils ont été réparés, de même que le plancher, dont une partie avait été arrachée.

Hastings.

Le massif du bajoyer sud a été démoli et reconstruit. Les portes d'écluse et le bureau ont reçu une couche de peinture. Les ventelles de la porte d'aval ont été réparées.

Heely's Falls.

On a renforcé le barrage pour qu'il résiste à la crue du printemps, en attendant que soient faites les réparations plus considérables pour lesquelles le crédit a été voté.

De nouveaux bureaux ont été construits à Fenelon Falls, Buckhorn, Burleigh et Peterborough.

Un certain nombre de bouées ont été placées sur des points dangereux, le long de la ligne navigable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. T. TRUDEAU,
Sec. par intér. du dept. des ch. de f. et can.
Ottawa.

ANNEXE N° 12.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

OTTAWA, 6 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès qu'a faits la construction du canal du Sault Sainte-Marie pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 et jusqu'à ce jour.

SECTION 1.

Cette section commence à la ligne navigable de la rivière Sainte-Marie, vis-à-vis de la ville du Sault Sainte-Marie, et s'étend en montant sur une distance de 5,300 pieds, jusqu'au pied de l'île Sainte-Marie.

L'entreprise, adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie, comprend le creusage d'un chenal de 250 pieds de largeur au fond, avec une profondeur de 18½ pieds plus bas que le niveau de l'étiage minimum dans la rivière Sainte-Marie, au pied des rapides, et aussi la construction d'encaissements de chaque côté du chenal, à l'extrémité supérieure de la section qui est contiguë à l'écluse.

Dans l'origine le contrat pourvoyait à la construction d'un phare en bois dans 18 pieds d'eau, mais il a été jugé plus utile, dans les intérêts de la navigation, de se passer du phare, et d'appliquer l'argent qu'il aurait coûté à augmenter la longueur de la jetée nord, et c'est ce qui a été fait.

L'article fouille et dragage embrasse toute espèce de matières à extraire, depuis le sable, le gravier et autres substances faciles à déblayer, jusqu'au grès de Potsdam, qui ne peut s'enlever qu'à l'aide du sautage.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait au 30 juin 1892 :—

Déblai, dragage et approfondissement du chenal, verges cubes	122,110
Bois de charpente pour les côtés et les bouts des encaissements, pieds linéaires	28,961
Bois de charpente pour moises, longerons et plafonds, pieds linéaires	28,680
Liernes, pieds linéaires	1,902
Blocs sous la tête des moises, nombre	1,266
Fer forgé, en boulons, lbs	17,024
Pin dans la superstructure, pieds cubes	5,161
Moises do pieds linéaires	7,588
Blocs do nombre	604
Longerons pour le revêtement de la surface, pieds linéaires	1,940
Madrier de pin de 3 pcs pour couvrir la surface, mes. de pl.	28,224
Pièces de couronnement de 10 x 6 pcs, pieds linéaires	1,181
Poteaux d'amarrage, nombre	8
Blocage, verges cubes	7,134
Carvelles pressées, pour le revêtement de la surface	2,361

Matériaux délivrés.

Boulons de fer pour les coffrages, lbs	13,376

Depuis la clôture de l'exercice les entrepreneurs ont terminé les encaissements en tant que les circonstances permettent actuellement de les construire, et les opérations de forage, de sautage et de dragage ont aussi été poussées presque jusqu'au même point.

Aujourd'hui, l'ouvrage qui reste à faire (excepté du nettoyage) se trouve au bout supérieur extrême de la section, dans une distance de 600 pieds dont il est en partie besoin comme chantier de construction de l'écluse sur la section contiguë, et qui forme le barrage séparant la rivière de la cuvette d'écluse.

L'intention est de réduire tellement ce qui reste d'ouvrage à faire sur cette section vers l'époque de l'achèvement de l'écluse de la section contiguë, qu'un chenal

sûr pour les bâtiments puisse être promptement coupé dans ce barrage, et la fouille ainsi que les encaissements achevés sans retarder l'ouverture du canal.

Les quantités suivantes représentent la somme d'ouvrage faite à la date du 30 novembre 1892 :

Déblai, dragage et approfondissement du chenal, verges cubes	128,109
Bois de charpente pour les côtés et les bouts des encaissements, pieds linéaires	50,197
Bois pour moises, longerons et plafonds, pieds linéaires	49,600
Liernes, pieds linéaires	3,834
Blocs sous la tête des moises, nombre	2,274
Fer forgé en boulons, lbs	33,919
Pin dans la superstructure, pieds cubes	10,319
Moises do pieds linéaires	14,654
Blocs do nombre	1,135
Longerons pour le revêtement de la surface, pieds linéaires	3,900
Madrier de pin de 3 pouces, pour couvrir la surface, mesure de planche	55,222
Pièces de couronnement de 10 x 6 pouces, pieds linéaires.	2,319
Poteaux d'amarrage, nombre	16
Blocage, verges cubes	13,077
Carvelles pressées, pour le revêtement de la surface	2,361

SECTION N° 2.

Cette section commence au pied de l'île Sainte-Marie, et s'étend sur une distance de 3,500 pieds vers l'ouest jusqu'à la tête de l'île. Elle a aussi été donnée à l'entreprise à Hugh Ryan et Cie et comprend le creusage de la cuvette de l'écluse et du lit du canal, la maçonnerie de l'écluse ainsi que d'une porte auxiliaire en amont de l'écluse, et la construction de bajoyers, fossés garnis de corroi, etc.

Dans l'origine le sas de l'écluse devait avoir 600 pieds de longueur entre les chardonnets, 85 pieds de largeur extrême, et une profondeur d'eau de 16 pieds 3 pouces sur les buscs à l'étiage minimum au pied des rapides—les vantaux des portes d'amont devant se joindre à un angle de 45° sur un mur d'appui, et l'écluse devant se remplir et se vider au moyen de conduits ménagés sous le radier.

Par un contrat en date du 13 juin 1891, les dimensions de l'écluse furent portées, pour le sas, à 650 pieds de longueur entre les chardonnets et 100 pieds de largeur, avec entrées de 60 pieds, et 19 pieds d'eau sur les buscs de l'étiage minimum de la rivière au pied des rapides.

Ce plan fut suivi jusqu'au printemps de 1892, alors que par suite d'un débat en parlement, pendant la session de 1891-92, les dimensions de l'écluse furent de nouveau augmentées, sous l'autorité d'un arrêté rendu en conseil le 1er avril 1892.

L'écluse, telle qu'on la construit actuellement, a une longueur de sas de 900 pieds entre les chardonnets, 60 pieds de largeur d'un bout à l'autre, et 19 pieds d'eau sur les buscs comme avant, mais équivalant aux soi-disant 20 pieds de profondeur sur le busc de la nouvelle écluse américaine au Sault Sainte-Marie calculés à l'eau basse moyenne.

Vu le surcroît d'ouvrage entraîné par les changements en dernier lieu mentionnés, le délai dans lequel MM. Hugh Ryan et Cie devaient finir leur entreprise a de nouveau été prorogé jusqu'au 31 décembre 1894.

Et c'est ici le lieu de dire que les conduits ou aqueducs de remplissage dans le plafond de l'écluse, les portes, les vannes, et la machinerie voulue n'étaient pas compris dans le contrat de MM. Hugh Ryan et Cie, et devaient nécessairement être construits et mises en place après l'achèvement de leur entreprise.

Pour ce qui est de l'avancement des travaux à la fin de l'exercice expiré le 30 juin 1892, le déblai de la cuvette pour l'écluse de 900 pieds achevait, et la délivrance et préparation des matériaux de l'écluse étaient assez avancées, ainsi qu'on le verra par le relevé suivant de l'ouvrage fait :—

Quantités.

1	Abattage, défrichement et essertement, acres	30
2	Déblai de terre, tranchées latérales, verges cubes	2,507
3	do roche do do	74
4	Epuisement do à forfait	0·04
10	Déblai de terre, lit du canal, verges cubes	57,600
11	do roche do do	53,262
12	Epuisement do somme ronde	0·35
17	Déblai de terre, cuvette d'écluse, verges cubes	37,081
17*a*	Déblai de terre additionnel pour sas d'écluse, 100 pieds de largeur, verges cubes	2,934
17*b*	Déblai de terre supplémentaire pour sas d'écluse, 60 pieds de largeur, verges cubes	425
18	Déblai de roche, cuvette d'écluse, verges cubes	80,586
18*a*	do additionnel, côté de la cuvette d'écluse, v.c	8,385
18*b*	do do fond do do	13,691
18*c*	do do tranchées des aqueducs, v.c	12,443
18*d*	do do allongement de la cuvette d'écluse	20,128
18*e*	do do do des tranchées d'aqueducs, v.c	4,434
19	Epuisement, cuvette d'écluse, à forfait	0·54
19*a*	do additionnel do	0·58
19*a*	do do de l'écluse allongement do	0·20

Matériaux délivrés.

Pierre à parement dressé, de la carrière d'Anderdon, verges cubes	628
do brute do	1,334
Pierre brute d'Anderdon dressée au Sault Sainte-Marie do	4,590
do de la carrière Manitouline do	7,752
Sable, verges cubes	3,771
Ciment, barils	5,300
Pin pour buse, plate-forme et aqueducs, verges cubes	7,146
Madrier do do pds. lin., m. pl	85,599
Chêne do do pds. cubes	2,007

Depuis la fin du dernier exercice le creusage de la cuvette d'écluse a été achevé, le bétonnage nécessaire dans le plafond de l'écluse a aussi été fait, et les travaux de construction des bajoyers ont été commencés le 15 septembre dernier.

Le 12 novembre la rigueur du temps fit discontinuer les travaux de construction. Le 30 novembre 1892 il y avait de tait 7,707 verges cubes de maçonnerie, soit environ un huitième de la quantité totale de l'écluse.

Au cours de l'été dernier la difficulté survenue dans les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis a produit un désir général de voir achever le canal du Sault Sainte-Marie le plus vite possible ; pour satisfaire ce désir des arrangements ont été pris avec MM. Hugh Ryan et Cie, qui, augmentant leur outillage, se sont chargés d'achever leur entreprise à temps pour que le canal soit entièrement fini vers le 30 juin 1894.

L'état suivant représente la somme d'ouvrage faite et la quantité de matériaux délivrée à la date du 30 novembre 1892.

1	Abattage, défrichement et essartement, acres	30
2	Déblai de terre, tranchées latérales, verges cubes	2,507
3	do roche, do do	74
4	Epuisement, à forfait	0·04
10	Déblai de terre, lit du canal, verges cubes	58,728
11	do roche do do	53,262
11*a*	do do additionnel, abaissement du lit, v.c	4,757
12	Epuisement, lit du canal, somme ronde	0·35
12*a*	do do etc., do	0·10
17	Déblai de terre, cuvette d'écluse, verges cubes	37,081

17*a*	Déblai de terre additionnel, sas de l'écluse, 100 pieds de largeur, verges cubes	2,946
17*b*	Déblai de terre additionnel, sas de l'écluse, 60 pieds de largeur, verges cubes	425
18	Déblai de roche, cuvette d'écluse, verges cubes	80,586
18*a*	Déblai additionnel, côté de la cuvette d'écluse, ver. cubes.	8,705
18*b*	do plafond do	14,622
18*c*	do tranchées d'aqueduc do	12,443
18*d*	do alongement de la cuvette d'écluse do	24,270
18*e*	do do tranchées d'aqueducs do	8,216
19	Epuisement, cuvette de l'écluse, somme ronde	0·54
19*a*	do additionnel, do	0·60
19*b*	do do de l'écl. allongée do	0·62
20	Béton au ciment de Portland dans le plafond de l'écl. v.c.	3,768
20*a*	do addition. do do do	5,176
24	Forage de trous dans la roche pour boulons d'ancrage, pds. lin	779
36	Maçonnerie des bajoyers, verges cubes	7,707
36*a*	Cause conditionnelle pour hâter l'achèvement, somme ronde	0·03

Matériaux délivrés.

Pierre de la carrière Anderdon (à parement dressé) ver. c.	628
do brute do	1,444
Pierre brute d'Anderdon, dressée au Sault Sainte-Marie, verges cubes	8,044
Pierre de la carrière Manitouline (brute), verges cubes	11,040
Sable, verges cubes	2,988
Ciment de Portland, barils	6,083
Ciment naturel canadien, barils	3,417
Fer pour boulons d'ancrage, etc., pour aqueducs, livres	113,960
Pin pour buse, plate-forme et aqueducs, pds. cubes	11,291
Madrier do do do m. pl	109,619
Chêne do do do pds. c	2,387

SECTION 3.

Cette section s'étend de 9,300 pieds vers l'ouest, depuis la tête de l'île Sainte-Marie, à travers des hauts fonds, jusqu'au point où la ligne navigable de la rivière, en amont des rapides, est de nouveau atteinte, à une hauteur de 18 pieds au-dessus de l'entrée inférieure de l'écluse. Elle a été entreprise par MM. Allan et Fleming et comprend le creusage du chenal, qui a 250 pieds de largeur, au niveau de 18 pieds plus bas que l'étiage minimum de la rivière en amont des rapides, ainsi que la construction d'un phare et de jetées d'entrée.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait à la date du 30 juin dernier, alors que le phare était achevé :—

27	Creusage, dragage et approfondissement du chenal, etc., verges cubes	214,939
28	Bois de charpente pour côtés et bouts des encaissements, pieds linéaires	34,489
29	Bois de charpente moises, longerons et fonds, pieds c.	31,805
30	Liernes, pieds linéaires	2,292
31	Blocs sous la tête des moises, nombre	1,738
32	Fer forgé, en boulons, lbs	16,548
33	Pin pour superstructure, 12″ × 12″, pieds cubes	1,141
35	Blocs sous la tête des moises dans la superst., nombre.	31
41	Blocage, verges cubes	5,996
43	Orme franc dans les côtés du phare, pieds cubes	6,959
44	Entretoises, phare, pieds linéaires	10,835

45	Blocs sous la tête des entretoises, nombre	426
46	Madrier de pin, liernes pour phare, pieds linéaires	640
46½	La moitié du blocage, verges cubes	2,055
47	Revêtement, 5 pouces d'épaisseur, pds, mes. de pl.	16,972
48	Couverture, madrier de pin de 3 pcs, pds, mes. de pl.	6,799
49	Fer forgé, boulons, lbs.	15,650
50	do écharpes, lbs.	5,984
51	Carvelles pressées	269
52	Charpente	Somme ronde

Matériaux délivrés.

Orme franc, pour le phare, pds linéaires	2,500

Depuis le 30 juin, les jetées d'entrée à l'extrémité est ou inférieure de la section, contiguë à l'île Sainte-Marie, ont été achevées autant qu'il était possible, l'obstacle à leur entier achèvement étant la nécessité de laisser une portion du lit du canal intacte pour servir de barrage jusqu'à ce que la section d'écluse soit finie.

Exception faite des matières formant ce barrage, et d'une certaine somme de nettoyage, le dragage sur cette section, qui est de même nature que le dragage sur la section 1, sera terminé dans quelques jours, pourvu qu'il ne vienne pas de gelée assez forte pour faire prendre la rivière.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait au 30 novembre 1892 :—

37	Creusage, dragage et approvisionnement du chenal etc ; verges cubes	228,228
28	Bois de charpente pour côtés et bouts des encaissements, pieds linéaires	38,313
29	Bois de charpente pour moises, longerons et plafond, pieds linéaires	36,862
30	Liernes, pieds linéaires	3,574
31	Blocs sous la tête des moises, nombre.	1,968
32	Fer forgé, pour boulons, lbs	26,254
33	Pin pour la superstructure, 12″ × 12″, pieds cubes	9,755
34	Pin pour moises, superstructure, 10″ × 11″, pds lin.	12,448
35	Blocs sous la tête des moises dans la superstructure, nombre	1,012
36	Longerons pour revêtement de la surface, 7″ × 10″, pieds linéaires	2,575
37	Madrier de pin de 3 pouces pour planchers des jetées, mesure de planches	29,950
39	Pièces de couronnement, 10″ × 6″, pieds linéaires	609
40	Poteaux d'amarrage, nombre	5
41	Blocage, verges cubes	10,025
42	Carvelles pressées pour clouer les planchers, lbs	758
43	Orme franc pour les côtés du phare, pieds cubes	6,959
44	Entretoises, phare, pieds linéaires	10,835
45	Blocs sous la tête des entretoises, nombre	426
46	Madrier de pins pour liernes, pieds linéaires	640
46½	Blocage, verges cubes	2,055
47	Revêtement, 5″ d'épaisseur, pds, mes. pl.	16,972
48	Plancher, madrier de pin de 3″, pds, mes. pl.	6,799
49	Fer forgé pour boulons, lbs.	15,650
50	do pour écharpes, lbs.	5,984
51	Carvelles pressées, lbs	269
52	Charpente	Somme ronde

Matériaux délivrés.

Orme franc pour phare, pieds linéaires	2,500

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,
Ingénieur surintendant.

ANNEXE N° 13.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
SAINT-PIERRE, 10 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant au sujet du canal de Saint-Pierre:

Les travaux de reconstruction et réparation, qui (à cause de la rigueur du temps) avaient été suspendus en décembre dernier, ont été repris en avril, et vigoureusement poussés depuis lors. L'enlèvement du vieux mur de soutènement et de son massif d'argile sera pratiquement fini dans ce mois-ci. Une équipe d'hommes est actuellement à renouveler et réparer le mur antérieur du chemin de halage, auquel il n'y avait pas moyen d'avoir accès avant d'avoir démoli le mur de soutènement. La culée ouest du pont tournant du canal, qui, par suite d'un fondement défectueux, avait glissé peu à peu vers le pont, a été démolie; on l'a reconstruite après avoir creusé de 3 pieds de plus sa fondation, et l'on croit qu'elle est maintenant parfaitement sûre.

Le pont tournant a été soigneusement examiné, et toutes les réparations nécessaires (peinturage compris) lui ont été faites.

Le magasin, qui était en très mauvais état, a été soulevé de 2½ pieds et réparé comme il faut; on lui a aussi mis un bon fondement de pierre.

Par le fait que le nouvel envers en talus du mur de soutènement empiétait sur l'ancien chemin qui passait le long du sommet de l'ancien talus, il devint nécessaire de refaire une partie de ce chemin plus loin du bord; et comme l'Etat n'avait pas assez de terrain pour permettre de le faire, j'en ai, par ordre du département, acheté la quantité necessaire. Nous avons fait un bon chemin, et l'ancienne clôture, qui avait grand besoin d'être réparée, a été défaite et remplacée par une solide clôture de fil métallique, avec poteaux de cèdre, renfermant le nouveau morceau de terre acquis.

La maison éclusière a été repeinturée en dedans et en dehors, et il lui a aussi été fait de menues réparations.

L'entrepreneur du nouveau quai à l'entrée sud de ce canal a fait son ouvrage d'une manière satisfaisante, et ce quai, dont le besoin se faisait beaucoup sentir, est aujourd'hui largement utilisé.

La portion immergée du canal, que j'ai fait soigneusement examiner par un plongeur expérimenté, a été trouvée très vermoulue; bientôt il faudra épuiser l'écluse, et réparer le radier, les buscs, les portes, etc. Toutefois, je ferai plus tard à ce sujet un rapport détaillé accompagné d'une estimation des frais de réparation, etc.

La navigation par ce canal ne s'est close que le 20 janvier, et s'est ouverte de nouveau le 1er avril dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM McCARTHY,
Ingénieur dirigeant.

M. T. TRUDEAU,
Sec. par int. du dépt. des ch. de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 14.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ISLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la ligne de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-Louis	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrémité sup. de l'île Croyle	Pointe-Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Detroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188¾ milles de navigation libre.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE N° 15.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Long., en milles, de canal artificiel à chaque station.
			N°	Ascens. à l'eau basse.	N°	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	4·00
2	Hartwell	4¼	2	22 0	....	100	28	
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson's	43¾	1	15 2	1	500	9	0.50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old Sly's	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrow	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	.....	....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	....	.....	.....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	....	.....	.....	0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones' Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's Upper Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do Lower Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	....	.....	....	.....	.....	.....
	Chute totale à l'eau basse	.....	....	165 4	....	.....	.....	.....
	Total	.....	47	.....	24	15,472	.....	16·46

ANNEXE N° 16.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1891, et de leur ouverture au printemps de 1892.

Canaux	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1891	1er mai 1892.
Canal Beauharnois	1er décembre 1891	30 avril 1892.
Canal Cornwall	5 do 1891	1er mai 1892.
Ecluse et digue de Sainte-Anne	26 novembre 1891	29 avril 1892.
Canal Carillon	28 do 1891	30 avril 1892.
Canal Grenville	28 do 1891	30 avril 1892.
Ecluse et digue de Culbute	.....	
Rideau — Kingston Mills	30 novembre 1891	1er mai 1892.
Rideau — Ottawa	28 do 1891	2 mai 1892.
Ecluse Saint-Ours	30 do 1891	11 avril 1892.
Canal Chambly	30 do 1891	2 mai 1892.
Canal Williamsburg	12 décembre 1891	25 avril 1892.
Canal Welland	17 novembre 1891	19 avril 1892.
Canal Erié (New York)	5 décembre 1891	1er mai 1892.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	20 janvier 1892	1er avril 1892.
Travaux du canal Trent	20 novembre 1891	21 avril 1892.
Canal Murray	16 décembre 1891	5 avril 1892.

ANNEXE N° 17.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contract.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10938	Cie de ch. de f. de St-Stephen et Milltown	Non signé, 1891	De St-Stephens à Milltown.
10990	Cie de ch. de fer Winnipeg et de la Baie-d'Hudson	18 sept. 1891	Du C. C. P. à la Baie-d'Hudson (subvent. en terre).
11012	Cie de ch. de fer Montréal et Ottawa	Non signé, 1891	Du bout du 30e mille (subventionné par 50-51 Vic., c. 24) 30 milles vers Ottawa.
11023	Cie de ch. de fer Témiscouata	20 oct. 1891	Depuis l'extrém. ouest de l'entrep. n° 9666, au garage de Clair, jusqu'à la station de Connor, embranchement de St-François.
11071	Cie de c. de f. Mont. d'Orford	16 déc. 1891	De Eastman à Kingsbury.
11237	do do	10 sept. 1892	De Lawrenceville à Kingsbury.
11274	Cie de ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean	17 oct. 1892	Du 30e au 50e mille, embranchement de Chicoutimi, 20 milles, et pour achever les premiers 30 milles, et 4 milles vers Robertval.
11294	Cie de c. de f. de vallée Tobiq.	27 sept. 1892	Depuis l'extrém. des 14 milles déjà const. près du R. à la Truite, pour 14 milles à Plaister Rock Island.
11304	Cie de ch. de fer Woodstock et Centreville	16 sept. 1892	De Woodstock à Centreville, 20 milles ; de là 6 milles à la frontière des Etats-Unis.
11326	Cie de c. de fer des Mille-Iles	Non signé	De la jonction de Gananoque, sur la ligne de la Cie, à un point en correspondance avec le ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Ste-Marie, le ch. de fer de Kingston, Napanee et Occidental, le ch. de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau et un prolongement en travers de l'embouchure de la rivière Gananoque.
11327	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord	Non signé	Depuis les mines de fer de Belmont jusqu'à la Jonction, dans Hastings, du ch. de fer Ontario-Central et du ch. de fer Canadien du Pacifique.
11328	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	29 sept. 1892	De Renfrew à Eganville, 22 milles, et d'Eganville à la baie de Barry, 30 milles.
11342	do do	Non signé	Depuis la baie de Barry en allant vers le chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord.

2. CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

10983	J. Harris et Cie	2 sept. 1891	2 chasse-neige Russell.

3. CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

10985	J. Harris et Cie	2 sept. 1891	2 chasse-neige Russell.
11054	J. K. McDonald	5 oct. 1891	Const. d'un château d'eau à la jonction de Pugwash.

4. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

10961	Jas Brown	3 août 1891	Gare à voyag. et hangar à marchand., jonc. de Kent.
10962	Municipalité de la ville Antigonish	4 do	Fournir de l'eau p. les locomotives, etc., Antigonish.
10984	J. Harris et Cie	2 sept. 1891	Deux chasse-neige Russell.
10986	A. J. Grant et Cie	14 juillet 1891	Huile pour voitures à voyageurs.
10987	Bushnell Cie (à resp. limit.)	14 do	Pétrole, huile à dynamo et huile à pivot.

ANNEXE n° 15.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Suite.*

4. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10988	M. Lodge	14 juillet 1891	Pétrole, huile à wagon et huile à locomotive.
10989	Rhodes, Curry et Cie	26 août 1891	Bâtiment de brique à Moncton.
10996	Imperial Oil Co	14 juillet 1891	Huile pour essieux de wagons à marchandises.
10997	J. R. Hutchins	14 do	Huile à fanal, cylindre et locomotive.
11029	Grant et McIntosh	9 sept. 1891	Gare et hangar à New-Glasgow.
11030	A. Myles	22 do	Salle d'attente pour cochers de place, St-Jean, N.B.
11031	A. Laberge	23 do	Ecran paraneige, à l'est de la station de Petit-Métis.
11032	W. D. McCurdy	28 do	Annexe à la station de Charlo.
11053	Paul Roy	28 do	do do Sayabec.
11057	Canadian Locomotive and Engine Co. (Limited)	30 do	4 locomotives à 10 roues.
11062	Cie de ch. de f. Nord et Ouest.	20 août 1883	Construction d'un ch. de fer depuis Ste-Marie jusq. l'Intercol., et de là jusq. la Pointe de Beaubear.
11077	Jas. Brown	3 déc. 1891	Hangar à huile à Moncton.
11089	Ed. Foran	1er do	Chargement de sucre à Richmond et Halifax.
11123	W. et A. Moir	15 janv. 1892	Marche de fer à la gare de la rue North, Halifax.
11124	Barrow Hematite Steel Co. (Limited)	17 fév. 1891	Rails d'acier.
11125	do do	17 do	do
11126	do do	17 do	do
11136	G. McLeod	26 janv. 1892	750 barrières de fermes.
11148	Dominion Bridge Co. (Ltd).	26 fév. 1892	Passerelle d'acier, cour de la gare de Truro.
11151	J. C. Calhoun	19 do	Clôtures.
11152	E. Crossman	20 do	do
11153	J. Lewis	19 do	do
11154	F. Bellavance et Co	20 do	do
11160	J. Kelly	20 do	do
11175	P. Doucet	19 do	do
11194	King, Frères	26 déc. 1891	Pôteaux de clôtures.
11195	King, Frères	26 déc. 1891	Traverses de cèdre.
11196	F. C. Dubé	do	do
11227	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent	30 avril 1892	Malle, etc., entre le ch. de fer Intercolonial au quai de Rimouski et les paquebots-poste anglais.
11228	D. Hallisay	19 fév. do	Clôtures.
11229	Dominion Bridge Co., Limt'd	2 mai do	Pont à longerons, riv. Barney aux moulins de Dwear.
11247	W. Starkay	13 juin do	Déplacement de pont-levis, Pointe Tupper.
11264	Truro Foundry and Machine Co	20 do do	Machine à hisser pour do
11265	Gray et McManus	20 do do	Creusage pour passage d'eau do
11266	Cie houillère de l'Acadie	20 do do	Fourniture de houille.
11271	Cie houillère du Canada	20 do do	do
11272	Cie houillère et de ch. de fer de la Baie de Fundy	20 do do	do
11273	A. Lemieux	18 juillet do	Transbord. de marchand. à la jonc. de la Chaudière.
11275	Cie houillère Gardner	20 juin do	Fourniture de houille.
11281	McDonald et Moffatt	27 juillet do	1 barge.
11282	do	18 do do	Fouille et coffrage, Mulgrave.
11283	J. Harris et Cie, à resp. limitée	3 juin do	Roues de wagons.
11291	P. S. McManus	1er août do	Drain couvert, Robinson's-Meadow, près de la station de Brockville.
11292	do	do do	Dressement de plate-forme à la jonction d'Eureka.
11296	A. J. Grant et Cie	22 juillet do	Huile pour 1892.
11297	J. R. Hutchins	do do	Huile à dynamo.
11298	Eastern Oil Co	do do	Huile à voitures des voyageurs.
11299	J. et S. C. Drury	3 août do	Hangar à march., tête de ligne en eau prof., St-Jean.
11300	A. Holden	22 juillet do	Huile à cylindre.
11303	J. McIntosh	12 do do	Gare et hangar à la station d'Eureka.
11304	General Mining Association	20 juin do	Fourniture de houille.
11308	Imperial Oil Co	22 juillet do	Huile pour essieux, etc.
11315	S. O'Donoghue	26 août do	Coffrage, Pointe Tupper.
11330	Smith et Crow	9 sept. do	Hangar à marchandises, station d'Orangedale.
11339	Jas. Brown	17 do do	do do tête de ligne, port de St-Jean.
11340	do	17 do do	da do Newcastle, N.-B.

ANNEXE n° 17.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.—*Suite.*

5. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11103	N. Boulter	14 jan. 1892	Traverses.
11104	D. McKenzie	12 do	do
11105	A. McKinnon	12 do	Poteaux de cèdre, traverses, etc.
11106	R. Ellis, jeune	12 do	do do
11107	W. Taylor	13 do	Traverses, etc.
11108	J. R. Larkins	13 do	Bois de charpente et traverses.
11109	S. E. Gallant	12 do	Traverses.
11110	O. Haywood	12 do	do
11111	J. T. Windsor	13 do	do
11199	Glace Bay Mining Co	22 avril 1892	Houille pour locomotives.
11202	Patent Nut and Bolt Co., Limited	9 mai 1892	Boulons et écrous de fer.
11344	S. Grey	16 sept. 1882	Permis de vendre des journaux, etc., sur les trains.

6. CANAL RIDEAU.

11050	F. Toms	24 oct. 1891	Travaux à Hogsback.
11078	T. McLaughlin	30 déc. 1891	Creuser le bassin et faire une forme à Ottawa.
11088	P. G. Waters	8 jan. 1892	Chalans à bascule et chalan-plat.
11161	J. O'Toole	28 mars 1892	Changer le pont tournant de place, à Merrickville.
11252	Canadian Bridge and Iron Co	25 juil. 1892	Ponts à Merrickville.

7. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

11174	Hugh Ryan et Cie	5 avril 1892	Donner 900 pieds de long à l'écluse.
11193	do	18 mai 1892	Prolonger de 390 pds la jetée au lieu de construire un phare.

8. CANAL SOULANGES.

11165	Geo. Goodwin	11 mai 1892	Faire la section 11, Coteau du Lac.
11178	D. O'Brien et fils	8 avril 1892	do 12, do
11278	R. Macdonald	24 sept. 1892	do 13, Coteau-Landing.
11331	Arch. Stewart	24 do	do 1 et 2, entrée des Cascades.

9. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

11203	Wm. H. Law	30 avril 1892	Pont tournant à Bobcaygeon.

10. CANAL WELLAND.

11063	Wm. Hutchinson	1er déc. 1891	Pont flottant près de Dunville.
11277	Arch. McDonald	18 sept. 1892	Tunnel à Stromness.

ANNEXE

ÉTAT

1. Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			Canal Carillon.	
17 oct. '92	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie de Transport d'Ottawa.	Lot à l'entrée d'aval du canal.....	50′ x 25′.....
			Canal Lachine.	
2 déc. '91	Dur. bon plaisir du gouv.	D. Parizeau.....	Lots 13, 14, à l'est du bassin nº 3, Saint-Gabriel.	14,967′ 16,912′.
29 déc. '91	do	R. Ready.....	Lot 17, do do	16,912′.....
1er oct. '91	do	Standard Agency Co..	Lots 7, 8, 9, S.-E. du bass. Wellington.	.....
20 nov. '91	Hiver 1891-92.	R. Latimer.....	Espace dans le hangar nº 4, St-Gabriel.	80 pieds.....
17 mai '92	Dur. bon plaisir du gouv.	P. McCrory.....	Lot 20, à l'ouest du bass. nº 2, St-Gabriel.	16,912′.....
9 mars '92	do	End, Trihey et Cie....	Lots 1, 2, do do do	19,046′.....
21 juillet '92	do	Dominion Wadding Co.	Thermomètre à eau, tuyau de 9″, à la manufacture de Ste-Cunégonde.	.....
			Canal Welland.	
22 oct. '91	Dur. bon plaisir du gouv.	H. J. Gonder.....	Ptie lot 26, dans la 5e con., Crowland, ville de Welland, nord de la r. Main, et à l'ouest du canal.	0·18 acres.....
'91	21 ans seulem't	W. Martin.....	Lot sur la rive ouest de la Grande-Riv., Port-Maitland.	0·50 acres.....
22 sept. '91	Dur. bon plaisir du gouv-	D. Dittrick.....	Pties lots 16, 17, 6e con., Grantham.	0·75 acres.....
3 oct. '91	do	T. F. Brown et Frères.	Eau de Welland, coursier de décharge pour moulin sur leur terrain.	.....
3 oct. '91	do	W. H. Crow.....	Pt lot 26, 5e con., Crowland, près de la rue Main, ville de Welland.	0·79 acres.....
15 juillet '92	10 ans seulem.	Capit. N. J. Wigle....	Lot à Ste-Catherine, près de la vieille écluse nº 2.	0·30 acres.....
'92	Dur. bon plaisir du gouv.	Lake Erie Glass Work Co.	Lot à Port-Colborne, près de la vieille écluse nº 2.	1·69 acres.....
			Canal Rideau.	
'92	Dur. bon plaisir du gouv.	Ag't de Wyoming Park	Pt. lot K, con. C, Nepean, près du pont tournant.	0·71 acres.....
18 mai '92	do	T. H. Hughes.....	Pt. lot 17, 8e con., Crosby S., à l'écluse Chaffy.	3 roods, 18 per.
'92	do	R. C. Lampman.....	Pt. lot 35, subd. 5, con. B, Nepean.	.....
1er oct. '92	do	Cie de télégraphe Nord-Américain.....	Poser des potaux et fils le long du canal, d'Ottawa à Kingston.	.....
			Chemin de fer Intercolonial.	
'91	Dur. bon plaisir du gouv.	Ministre des Pêcheries.	Lot de quai au terminus en eau profonde, Halifax.	.....
28 mars '92	Terminé sur 6 mois d'avis.	Cie. ch. f. Grand Tronc	Echange de passages, station de Lévis.	.....
9 mars '92	5 ans.	Exéc. test. de Jas. Hunter (au gouvernem.)..	Paver le terrain du lot 132, rue Hollis, Halifax.	32′ x 35′.....
17 août '92	1 an.	Canada R'y News Co.	Vendre des journ. sur tous les trains.	.....

N° 18.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
			$ cts.	$ cts.			
Etablage	.....	1er janv. '92	3 00	3 00	1er janv...	1er janv. '92	D'avance.
Hangar à bois...	.....	8 juin '91	412 33	412 33	8 jun.....	8 juin '91 et sur livrais'n	do
do ..	.....	do	169 12	169 12	do	do	do
do ..	.....	1er mai '91	600 00	600 00	1er mai...	Sur livraison du bail.	do
Hangar à sel....	.....	1er déc. '91	10 00	10 00	.....	do	do
Hang. à charbon	.....	1er mai '92	169 12	169 12	1er mai...	do	do
Hangar à bois...	.....	1er janv. '91	380 92	380 92	1er janv..	1er janv. '91	do
Protection contre le feu.	Tuyau de 9″.	1er juill. '92	10 00	10 00	1er juillet.	1er juill. '92	do
Magasin.....	.....	21 nov. '87	25 00	25 00	21 nov.....	Sur livraison du bail.	do
Maison du club et quai.	.....	1er avril '91	50 00	50 00	1er avril..	do	do
Cour à bois et à charbon.	.....	1er sept. '91	10 00	10 00	1er sept...	do	do
Moulin à farine..	Force de 40 vaux.	do	240 00	240 00	do ,...	do	D'avance, aussi $6 par f. de c. pour 20 f. de c si requis.
Empil. de bois ..	.....	1er juill. '88	50 00	50 00	1er juillet.	do	do
Quai, etc.....	.....	1er juill. '92	15 00	15 00	do	do	do
Vitrerie.....	.....	1er août '92	50 00	50 00	1er août..	do	do
Abri à chaloupe et parc.	.....	1er déc. 91	10 00	10 00	1er déc....	do	do
Moulin à farine..	Surplus d'eau	1er juill. '91	5 00	5 00	1er juillet.	do	do (Annule 7,816).
.....	.....	1er janv. '92	2 00	1 00	1er janv..	do	do (Annule 9,919.)
Télégraphe.....	.....	1er août '92	1 00	1 00	1er août..	1er août '92	
Quaiage	.....	1er sept. '91	100 00	100 00	1er sept...	1er sept. '91	do
.....	.....	.....	Taux	.....	Chaq. mois	do	
Ch. de f. Intercol.	.....	1er mai '92	400 00	100 00	Août, nov. fév., mai.	1er août '92	
.....	.....	1er août '92	2,500 00	208 34	Chaq. mois	do	do

2E. PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
			Chemin de fer d'Annapolis et Digby		Acres.	$ cts.	
2 nov. 1891..	Geo. McLaughlin.....	Dommage causé par le pont de la rue St-George,	Annapolis.....	Annapolis.....	.....	557 20	
2 do 1891..	Fidéicom., Egl. méthodiste	Rue George	do	do	.....	933 33	
2 do 1891..	Rév. J. J. Ritchie.....	do	do	do	.....	1,815 56	
2 do 1891..	Annie R. McKay.....	do	do	do	.....	780 20	
2 do 1891..	Wm. Malcolm.....	do	do	do	.....	1,807 00	
15 avril 1892..	E. B. Gavazza, *et al*.....	do	do	do	.....	732 09	
15 do 1890..	J. R. Hunt.....	22	do	Digby.....	0·83	25 00	
13 nov. 1889..	B. Taylor.....	20	do	do	0·39	400 00	
14 juill. 1890..	F. J. Winchester (gardie	25	do	do	0·31	550 00	
1er mai 1890..	W. F. Turnbull.....	l. 5 et l. de grèv.	Bloc S.....	do	0·72 0·13	300 00	
19 déc. 1889..	G. Starking, *et al*.....	8	do	do	1·84	300 00	
23 do 1889..	J. Woodman, *et al*.....	12	do	do	2·36	150 00	
23 do 1889..	T. Woodman.....	10	do	do	1·97	280 00	
25 nov. 1889..	A. F. Randolph aux héritiers Dennison.....	Pt lot	(Acquittement d'hypothèque)....	do	1·41	150 00	
24 déc. 1889..	J. Raymond.....	Pt. 4	Bloc T.....	do	0·36	200 00	
18 do 1889..	E. A. Dakin.....	Pt. 7	do	do	0·69	80 00	
23 do 1889..	E. G. Woodman.....	Pt. 11 et 11	do	do	0·66	60 00	
24 do 1889..	J. F. Raymond.....	Pt. 9	do	do	4·00	550 00	
23 do 1889..	Wm. Mumford.....	Pt. 6	Terre S. E. du chemin de fer.....	do	0·36	50 00	
9 do 1889..	C. Winchester.....	Pt. 24	Anse de Smith.....	do	3·49	1,515 00	
			Canal Beauharnois.				
28 oct. 1891..	F. Poirier, fils.....	181	St-Timothée, pont.....	do	.....	200 00	
6 nov. 1891..	A. Mercier.....	20	do défenses, fossés, décharges et pont.....	do	.....	773 75	
28 do 1891..	Jos. Auger.....	379	St-Clément, défenses et fossés....	do	.....	6 69	

				Canal Cornwall.			
23 déc. 1891...	G. E. Robertson.....	22	1re con., tp. Cornwall.....	Stormont.....	2·87	287 00	Décharge pour dommag
8 mars 1892...	W. J. et H. Wood.....	O. ½ 13	do do	do	1·32	590 53	Terrain.
8 do 1892...	W. J. Wood.....	E. ½ 13	do do	do	0·58	259 47	
26 sept. 1892...	G. E. Robertson.....	S. pt O. ½ 16	do do	do	2·41	241 00	Décharge.
1er oct. 1892...	W. W. Robertson.....	E. ½ 16O. ¾ 15	do do	do	3·54	354 00	do
			Chemin de fer du Cap-Breton.				
10 nov. 1891...	W. F. McCurdy *et al*.....	164,165,168,169	Jamesville et Grand Narrows	Victoria.....	4·09 2·06 3·24 3·15	1,279 50	Gypse.
10 août 1891...	H. N. Paint...	Quittance de	jugement par Wm. Stairs pour	$1 de frais.....	.....	275 30	
6 do 1891...	do	do	do C. H. Harvey...	.....	.....	1,846 20	
		A. F. G. 2*a*, 2*b*, 2*c*	Terre, ville, Guernsey, Pt. Tupper.	Richmond.....	0·07 0·28		
		4, 5	do do do ..	do	0·094		
		2*c*	do do do ..	do	1·01		
		2*d*	do do do ..	do	1·82		
		3*a*, 4*b*	do do do ..	do	0·35		
		3	do do do ..	do	0·42		
		11	do do do ..	do	0·39		
		13	do do do ..	do	0·30		
25 mai 1892...	do	15	do do do ..	do	0·23	9,223 50	
		17	do do do ..	do	0·34		
		18	do do do ..	do	0·18		
		18	do do do ..	do	0·10		
		18*d*	do do do ..	do	0·053		
		18	do do do ..	do	3·40		
		19	do do do ..	do	0·66		
		18*a*	do do do ..	do	0·41		
		18*b*	do do do ..	do	0·41		
		Chemin	do (60 pieds de large) do ..	do	1·77		
13 juil. 1890...	Julia McNeil *et al*.....	108	Orangedale.....	Inverness	0·03	20 00	Indemnité.
			Canaux de Carillon et Grenville.				
19 oct. 1891...	Geo. Goodwin.....	.....	Intérêt sur montants accordés....	.....	.....	34,571 64	
20 fév. 1891...	H. Hughes *et al*.....	O ½ 13	1re con. Hawkesbury-Est.....	.....	0·50	15 00	Dommages.
			Chemin de fer de l'Intercolonial.				
6 oct. 1891...	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co.....	.....	1,300 ton. rails vendues à la Comp	.....	.....	26,000 00	Oblig. de G. Fraser *et al.*
25 jan. 1892...	J. Harris et Cie (limitée)..	.....	Terrain, etc., St-Jean, N.B..	.....	.....	195,000 00	
21 mars 1892...	do do ..	.....	do (action confirmatoire).	.....	.....	.....	
28 juin 1892...	Hon. P. Mitchell.....	Usage du lot.	Newcastle.....	Miramichi.....	.....	1,500 00	
Pas daté.....	Gouv. à la cité de St-Jean, N.B., et Cie C.C.P.....	Cité, Carleton.	L'embranche. du c. de f. St-Jean.	.....	.....	40,000 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc. Lot.	District, etc.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Rivière Ottawa, dommages par les digues.		Acres.	$ cts.	
23 jan. 1892...	C. Carswell, adm'trice.....	8	Westmeath.....	.....	30·50	50 00	Décharge.
			Ch. de f. d'Oxford et New-Glasgow.				
1er sept. 1891...	J. Berry	Ferme	Doherty Creek.....	Cumberland	7,800 pds	103 00	
1er do 1891...	A. R. Dickey.....	Pose des tuyaux sur sa ferme, Creek Doherty..		do	.....	40 00	
1er do 1891...	J. Williams.....	do	do do do ...	do	.....	10 00	
30 déc. 1891...	D. Tattrie.....	20	Rivière Jean.....	Pictou.....	0·20	1 00	
11 do 1891...	R. J. Hayward.....	94	Chemin Dufferin.....	do	1·47	17 48	
30 do 1891...	T. Dunn	132*a*	Scotch Hill.....	do	0·66	99 30	
30 do 1891...	H. D. Denson.....	119	Hardwood Hill	do	2·20	611 69	
20 oct. 1891...	H. McDonald.....	66	Rivière Jean.....	do	0·76	3 04	
31 déc. 1891...	C. W. Thompson *et al*	9*c* & C	.....	Cumberland	0·79 4·35	786 06	
7 jan. 1892...	Gay Thompson *et al.*	9*c* & E	.....	do	0·75 1·30	475 74	
6 do 1892...	J. D. Henderson.....	69*b*	Wallace	do	1·05	26 25	
21 déc. 1891...	E. Thompson.....	A	Station Oxford	do	2·20	55 00	
16 jan. 1892...	R. Wood *et al*	F*a*	do	do	0·05	54 00	
16 do 1892...	J. W. Wood *et al*.....	F*d*	do	do	0·18	125 00	
16 do 1892...	T. King.....	F*c*	do	do	0 12	175 00	
18 do 1892...	Inglis Thompson.....	F*b*	do	do	0·17	183 00	
7 do 1892...	N. Thompson *et al*.....	9*d* & D	do	do	0·79 2·60	526 24	
			Canal Rideau.				
16 déc. 1891...	J. Claxton *et al*.....	40, 41	5e con. Pittsburg.....	Frontenac.....	.....	151 00	Décharge pour dommag.
19 jan. 1892...	M. J. Barnes.....	W ½ 5	3e do do	do	.....	40 00	do
18 avril 1892...	M. J. Oliver..	3	Rue Harvey, Perth.....	Lanark	3,765 pds	1,250 00	Dommag. au canal Tay.

				Ch. de fer Canadien du Pacifique.				
13 oct.	1891..	Wm. Clarke	72	St-Paul, O. Q. M.	Prolongem. nord..	0·99	10 00	
17 avril	1878..	F. B. Derosier	65	do do	do ...	71·92	.....	Droit de passage réservé.
30 oct.	1891..	A. C. Garrioch	¼ NE 1	Tp. 9, r. 3 E.	Embr. de Pembina.	4·00	20 00	
5 sept.	1891..	Alliance Trust Co. (Limited)	¼ NE 16	Tp. 3, r. 3 E.	do ..	5·82	29 10	
25 janv.	1886..	J. Fulsher et J. H. Harper.	66	St-Paul, O. Q. M.	Prolongem. nord..	56·00	.....	Droit de passage réservé.
28 mars	1892..	H. W. B. Smith	¼ NE 12 ½S ¼ SE 13	Tp. 7, r. 3 E.	Embr. de Pembina.	4·00 2·00	30 00	
17 juin	1892..	Mary et M. Kelly	¼NE et ½N SE ¼ 12	Tp. 6, r. 3 E.	do ..	.....	32 75	
Pas de date	.....	Aikens, Culver et Cie	¼ NE 27	Tp. 3, r. 3 E.	do ..	13·35	66 75	
24 oct.	1889..	Agnes Schultz	39	St-Jean	Est de Selkirk.	90·00	.....	Droit de passage réservé dans la patente.
18 mars	1891..	A. A. V. Andrews, adm'tr H. G. Chubbuck	39	do	do	24·00	.....	do do
				Canal de la Vallée de la Trent.				
30 oct.	1891..	Exécuteurs de R. C. Smith..	171	Village des chutes à Fénelon	.....	2·09	26,000 00	
10 déc.	1891..	P. Duffy	15	8e con. Emily	Victoria	.....	93 00	Décharge.
18 do	1891..	E. E. et W. R. McCracken	29, 31	4e con. Dummer	Peterborough	.....	100 00	do
1er fév.	1892..	D. Morrissey	18	10e con. Emily	Victoria	.....	120 00	do
1er fév.	1892..	P. O'Leary	16	8e et 9e con. Emily	Victoria	.....	70 00	Dommages.
22 do	1892..	R. Weir	18, 19	8e con. Emily	do	.....	80 00	do
12 mars	1892..	M. Lowes	17	7e et 8e con. Emily	do	.....	80 00	do
19 do	1892..	R. Perdue	20	12e con. Emily	do	.....	20 00	do
19 do	1892..	J. T. Flaherty	22	10e con. do	do	.....	40 00	do
16 do	1892..	N. Nichols	2	10e con. Verulam	do	.....	20 00	do
21 do	1892..	C. Armstrong	C. de déch. lt 9	8e con. Sidney	Hasting	.....	1,000 00	
19 do	1892..	H. Fitzgerald	20	11e con. Emily	Victoria	.....	80 00	Dommages.
12 do	1892..	D. Traviss	23	10e con. do	do	.....	60 00	do
24 do	1892..	M. et M. Gannon	7, 8	10e con. Ennismore	Peterboro'	.....	40 00	do
5 avril	1892..	M. P. Cadigan	5 et 4	10e con. do	do	.....	30 00	do
20 do	1892..	W. Hennessey	19	11e con. Emily	Victoria	.....	40 00	do
8 juin	1892..	W. Franks	22	10e et 11e con. Emily	do	.....	150 00	do
29 do	1892..	J. T. Flaherty	22	do do	do	.....	100 00	do
				Canal Welland.				
31 oct.	1891..	P. Caffrey *et al*	13, 14	7e con. Grantham	Lincoln	.....	310 00	Dommage par c. hydraul.
2 déc.	1891..	J. Gilleland	15	5e con. do	Ste-Catherine	.....	1,100 00	Pont.
12 do	1891..	B. Flynn	26	Crowland	Cours. de Welland.	.....	30 00	Action.
31 do	1891..	Corporation de Dunnville..	Chemins, etc.	Dunnville	Haldimand	.....	2,457 00	Décharge pour dommag.
21 do	1891..	W. Hutchinson	Prop. en persp.	do	do	.....	290 00	do
25 janv.	1892..	L. B. Ford *et al.*	6	N. du canal St-E., Dunnville	do	.....	275 00	do
19 do	1892..	Port Robinson b. de radoub.	Rentrée du lot 283 du gouv.	Thorold, Port-Robinson	Welland	.....	.....	
30 do	1892..	W. Waltho	Moulin, etc.	Byng, tp. Dunn	Haldimand	.....	225 00	Décharge pour dommag.
2 fév.	1892	M. A. Smith Jas. Ferguson	Bois de construction.	Moulton	do	.....	84 00	do

2° Propriétés achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, paroisse ou township.	Comté.			
			Canal Welland—Suite.		Acres.	$ cts.	
3 fév. 1892	J. Norris	9, 10, 21	Rue du Canal E., Dunnville	Haldimand		70 00	Décharge pour dommag.
14 mars 1892	J. Hewitt	37	N. de la rue du Canal E. do	do		75 00	do
19 fév. 1892	J. T. Johnson	Bois de corde.	Dunnville	do		100 00	do
8 avril 1892	Exécuteur Wm. Holmes	16	Rue du Canal E., Dunnville	do		156 00	do
18 do 1892	J. Wade *et al.*	27, 28	5e et 6e con., Growland	do		200 00	Dommage par c. hydraul.
5 mars 1892	Hon. L. McCallum *et al.*	7, 8	O. de rue Ouse, Cayuga	do		50 00	
2 avril 1892	Exécuteur A. McIndoe *et al.*	20	Rue Lock, Dunnville	do		80 00	Décharge pour dommag.
26 do 1892	J. G. Winslow	4	Rue Broad, Dunnville	do		100 00	do
28 do 1892	J. Taylor	Ep ceries, etc.	Dunnville	do		40 00	do
27 do 1892	R. May	5	Rue Lock, Dunnville	do		105 00	do
28 do 1892	W. B. Johnson	Epiceries, etc.	Dunnville	do		60 00	do
11 mai 1892	J. C. Harris *et al.*	Foin.	do	do		215 00	do
11 do 1892	C. Leaney	Marchan., etc.	do	do		135 00	do
6 do 1892	Emma Darling	6, 7	Rue Lock, Dunnville	do		60 00	do
14 do 1892	R. Morrison	36	Rue Canal E., Dunnville	do		95 00	do
15 juin 1892	Exécuteur J. Aikens	7	do do	do		20 00	do
15 do 1892	Exécutrice W. J. Aikens	5	do do	do		255 00	do
23 do 1892	H. Penny	9, 10	do do	do		110 00	do
30 do 1892	Exécutrice W. Kennedy	40	Rue Broad E. do	do		40 00	do
27 do 1892	J. R. Brown	5, 7, 8	Rue Canal E. do	do		125 00	do
16 do 1892	Adm. H. T. Johnson	D	Rue Lock do	do		40 00	do
16 do 1892	M. L. Johnson	14	Rue Broad do	do		200 00	do
28 do 1892	Adm. W. Ward *et al.*	8	Rue Front do	do		112 00	do
8 julll. 1892	Administrateur Geo. Sime	24, 25, 26	Rue Canal E. do	do		500 00	do
5 do 1892	Adm. D. McDonald	A lot	do do	do		50 00	do
8 do 1892	Adm. R. Chambers	9, 10	Rue Canal et Bridge, Dunnville	do		400 00	do
8 do 1892	S. Chambers	11	Rue Canal E., Dunnville	do		40 00	do
21 do 1892	W. W. Montague	l.17,18 du gouv.	Rue Canal et Maple, Dunnville	do		130 00	do
13 août 1892	Adm. Jabez Arnsden	A, sous-lot 4	Rue Canal W., Dunnville	do		160 00	do
29 juill. 1892	Exécuteur J. Stewart	D 14	Rue Lock do Rue Canal do	do		300 00	do
27 août 1892	G. A. S. Wallace *et al.*	20, 19	Rue Broad E. do	do		212 00	do

3 sept. 1892....	Exéc. test. E. McNeal....	5	Rue du Canal O.,	Dunnville.	Haldimand.....	200 00	Décharge pour dommag.
29 août 1892....	Administratrice W. White	19	Rue Broad E.,	do	do	225 00	do
12 sept. 1892....	H. Amsden *et al*.....	21, 22, 23	Rue Main	do	do	1,200 00	do
2 juill. 1892....	Administrat'r D. Jewhurst	B et A, sous lot 4	Rue du Canal O.,	do	do	70 00	do
21 sept. 1892....	Admin'trice A. McDonald.	30	Rue du Canal E.	do	do	100 00	do
		19, 20, 21	Rue Main	do	do		

3° CONTRATS au sujet de subventions en aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention. Par mille.	Montant de la subvention. En tout pas ples de
1891.				$	$
Non signé.	St-Stephen et Milltown.	De St-Stephen à Milltown.	53 V. c. 2	3,200	11,200
18 sept...	Winnipeg et Baie d'Hudson.....	Du ch. de f. C. P. à la Baie d'Hudson.	47 V. c. 25&70	àc. 6,400 " 12,800	Manitoba. T. N.-O.
Non signé.	Montréal et Ottawa.	De l'extrémité des 30 milles de 50-51 V., c. 24, vers Ottawa.....	53 V. c. 2	3,200	96,000
20 oct....	C. c. de f. Témiscouata	Du garage de Clair à la station de Connor, embranchement de St-François	53 V. c. 2	3,200	51,200
16 déc....	Montagne d'Orford..	De Eastman à Kingsbury, P.Q.....	53 V. c. 2	3,200	99,200
1892.					
10 sept...	do do	De Lawrenceville à do ...	53 V. c. 2	3,200	99,200
17 oct....	Québec et Lac Saint-Jean.	Du 30e au 50e mille, embr. de Chicoutimi, les 30 1ers milles complétés, et 4 vers Roberval.....	52 V. c. 3 55-56 V. c. 5	3,200	64,000 12,800
27 sept. ..	Vallée de la Tobique.	Du ruisseau à la Truite 11 milles, de là 3 milles, jusqu'à l'île de Plaister Rock.....	53 V. c. 2 55-56 V. c. 5	3,200	35,200 9,600
16 do ..	Woodstock et Centreville.	De Woodstock à Centreville, de là jusqu'à la frontière des E.-E....	55-56 V. c. 5	3,200	64,000 19,200
30 nov....	Mille-Iles	De la jonction de Gananoque à un point jusq. Brockville, Westport et S. Ste-Marie, le Kingston, Napanee et O., le Kingston, Smith's Falls et O., sur les eaux du canal Rideau; aussi prolongem. pour traverser l'embouchure de la rivière Gananoque.	55-56 V. c. 5	in all	44,000
Non signé.	Ontario, Belmont et Nord.	Des mines de fer de Belmont à la jonction de l'Ontario Central et du ch. de fer Canadien du Pacifique.	55-56 V. c. 5	3,200	32,000
29 sept. ..	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	De Renfrew, sur le C.C.P., à Eganville, d'Eganville à la Baie Barry	55-56 V. c. 5	3,200	70,400 96,000
8 nov....	do do	De la Baie Barry vers la jonction du Pacifique-Nord.....	55-56 V. c. 5	6,400 3,200	176,000 88,000

OTTAWA, 2 décembre 1892.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur du déboisement de chaq. côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pds	Lbs.		
3½	80	955[1] 716[1]	15	20	15	56	1er juil. 1893..	
250	65	955	50 100 de chaque côté.	20	14	56	1er juin 1894..	Subvention en terres.
30	53	1,910	50	20	15	56	31 déc. 1892..	
12	70	818	50	20	15	56	1er août 1892..	
31	69	882	33	20	15	56	1er déc. 1893..	Chemin de colonisation.
16½	74	818	33	20	14	56	1er août 1893..	do do
20	80	955 818 1,146	50	20	15	56	1er août 1893..	
11 3	80	819	50	20	15	56	1er déc. 1893..	
20 6	80	955	50	20	15	56	1er jan. 1894..	
.....	53	955	50	20	15	56	1er août 1896..	1re part. $30,000 2e do 14,000
10	130	716	33	16	14	56	31 oct. 1893..	
22 30	40 80	2,865 1,433	50	20	15	56	1er août 1896..	
27½ 27½	60	1,433	50	20	15	56	1er nov. 1894..	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE N° 19.

N° 1—Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

En vertu de quelle autorité. A. D.	Désignation de l'acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.	Détails de la subvention. Subvention par mille.	Estimation du nombre de milles.	N'excédant pas —	Subvention totale à chaque compagnie. Nombre de milles subventionnés.	Argent.
			$		$ cts.		$ cts.
1884 1889	47 Vic., c. 8..... 52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer Albert, de Hopewell à Alma.....	3,200	16	51,200 00	16	51,200 00
1884 1883 1886 1889	47 Vic., c. 8..... 46 Vic., c. 25.... 49 Vic., c. 17.... 52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de la Baie-des-Chaleurs. — Métapédiac vers Paspébiac.....	.....	70	300,000 00	70	620,000 00
		De l'extrémité de 20 milles à Paspébiac.....	.....		320,000 00		
		Actes de modificat.. — Subvention votée pour la 1re sect. de 20 milles transférée à la 2e de 20 milles, et celle pour le 70e jusqu'au 100e mille à la subvention pour le 40e m. jusq. 70e m.	.....	....	.....	.....	.....
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer de jonct. de Beauharnois, Saint-Martin vers Anicet.....	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00
1885 1886	48-49 Vic., c. 59. 49 Vic., c. 10....	Cie de ch, de fer de Belleville et Hastings-N., Madoc à Eldorado.	1,500 1,700	7	10,500 00 11,900 00	7	22,400 00
1890 1892	53 Vic., c. 2. ... 55-56 Vic., c. 5..	Belleville et Lac Nipissingue. — Belleville à Tweed et Bridgewater. . . .. Nouveau vote de la balance non dépensée....	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00
1892	55-56 Vic., c. 5....	Cie de ch. de fer de Bracebridge et Baysville, de Bracebridge à Baysville.....	3,200	15	48,000 00	15	48,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24 ..	Cie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et Lac Erié, de Brantford à Hagarsville ou Waterford, ou quelque p. intérm. sur le ch. de f. du Sud du Canada.	3,200	18	57,600 00	18	57,600 00
1885 1891 1890 1892	48-49 Vic., c. 59. 54-55 Vic., c. 8.. 53 Vic., c. 2..... 55-56 Vic., c. 5..	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie. — Brockville à Westport	3,200	40	128,000 00	60	192,000 00
		A un pt près de Newboro', vers les rap. Palmer.. Nouveau vote de la balance non dépensée....	3,200	20	64,000 00		
1886 1887 1892	49 Vic., c. 10.... 50-51 Vic., c. 24. 55-56 Vic., c 5..	Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.. — Moncton à Bouctouche.....	3,200	30	96,000 00	32	102,400 00
		De l'extrém. ouest de la sect. subv. à Moncton.. Nouveau vote de la balance non dépensée....	3,200	2	6,400 00		

1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer Canada-Atlantique.	Valleyfield à l'ouest de Johnson et de Johnson à Lacolle.	1,600		53	96,000 00	53	314,400 00
1886	49 Vic., c. 10....		Terminus, Ottawa, aux Chutes de la Chaudière..	3,200					
			Ile Clarke à Valleyfield	3,200			38,400 00		
			Lacolle à la frontière internationale.....						
1887	50-51 Vic., c. 24.		Pour un pont sur le Saint-Laurent à Coteau Landing, sur le chemin de fer Canada-Atlantique...	15% sur le coût.			180,000 00		
1874	37 Vic., c. 14....	Chemin de fer Canada-Central, Pembroke à Callander		12,000	120		1,440,000 00	120	1,525,250 00
1883	46 Vic., c. 2. ...	do remboursement à la ville de Pembroke.....		.....	.....		85,250 00		
1881	44 Vic., c. 1.	Cie de ch. de fer du P. C., de Callander à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops		.....	1,905		25,000,000 00	1,905	25,000,000 00
1884	47 Vic., c. 8.....	Prolongement du C.C.P ..	De la Jonction Saint-Martin à Quebec.....	6,000		160	960,000 00	160	1,500,000 00
1885	48-49 Vic., c. 58.		do do (supplém.).	.....			340,000 00		
1884	47 Vic., c. 8. ...		Reliant la Jonction Union Jacques-Cartier à la Rive-Nord.	.....			200,000 00		
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Quebec.....		3,200	12		38,400 00	12	38,400 00
1889	52 Vic., c. 3. ...								
1892	55-56 Vic., c. 5....	Pour une ligne du Cap Tourmente à la Malbaie.....		3,200	20		64,000 00	20	64,000 00
1883	46 Vic., c. 25....	Cie de chemin de fer de Caraquette.	Bathurst à Caraquet	3,200	36	67	115,200 00	67	224,000 00
1884	47 Vic., c. 8.....		Caraquet au port de Shippegan.....	3,200	24		76,800 00		
1887	50-51 Vic., c. 24.		Bas de Caraquet à Shippegan	.....	7		32,000 00		
1889	52 Vic., c. 3. ...	Cie de chemin de fer Central, N.-B.	Tête du Grand Lac au chemin de fer Intercolonial, Sussex, N.-B.	3,200	40	44·50	128,000 00	44·50	142,400 00
1890	53 Vic., c. 2....		Prolongement	3,200	4½		14,400 00		
1890	53 Vic., c. 2. ...	Cie de ch. de fer Cobourg, Northumberland et Pacif.	De Cobourg au ch. de fer Ontario et Québec.....	3,200	30		96,000 00	49	156,800 00
1892	55-56 Vic., c. 5..		Supplémentaire pour 19 milles.....	3,200	19		60,800 00		
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de la Vallée Cornwallis.	Kentville à Kingsport	3,200	13		41,600 00	14	44,800 00
1889	52 Vic., c. 3.....		De l'extrémité de la ligne subvent. à Kingsport..	3,200	1		3,200 00		
1890	53 Vic., c. 2. ...	Cie de chemin de fer de la Colombie et Kootenay, lac Kootenay à ou près la jonction des rivières Kootenay et Columbia....		3,200	35		112,000 00	35	112,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de f. et houill., Cumberland, près de Spring-Hill, à ou près vill. Oxford.		3,200	14		44,800 00	14	44,800 00
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chaux du Canada, d'un point sur le ch. de f. Québec-Central aux carr. de la Cie de chaux de Dudswell.		3,200	7		22,400 00	7	22,400 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du chemin de fer du comté de Drummond.	Drummondville vers Nicolet.....	3,200	30	63·10	96,000 00	63·10	201,920 00
1889	52 Vic., c. 3.....		De l'extrémité de la ligne au débarcadère de Ball, fleuve Saint-Laurent.	3,200	4½		14,400 00		
1890	53 Vic., c. 2.....		Drummondville à Sainte-Rosalie.....	3,200	24		76,800 00		
1892	55-56 Vic., c. 5..		Prolongement à la jonction de Sainte-Rosalie....	3,200	4 6/10		14,720 00		
1883	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de f. Elgin, Petitcodiac et Havelock, Petitcodiac à Havelock-Corner.		3,200	12		38,400 00	12	38,400 00
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin fer Erié et Huron.	Wallaceburg à Sarnia	3,200	30	52	96,000 00	52	166,400 00
1890	53 Vic., c. 2.....		Petrolea *viâ* Oil Springs à Dresden.....	3,200	22		70,400 00		
1884	47 Vic., c. 6.....	Cie de ch. de f. d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, île Vancouver.		.....	71		750,000 00	71	750,000 00
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Frédéricton *viâ* Oromocto et Gagetown au ch. de fer du N.-B..		3,200	30		96,000 00	30	96,000 00
1889	52 Vic., c. 3. ...	Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton, pour un pont sur la rivière Saint-Jean, à Frédéricton.		.....	.....		Voir aussi prêts	1	30,000 00
				.....	.....		30,000 00		
1892	55-56 Vic., c. 5...	Cie de ch. de f. Goderich et Wingham, de Goderich à Wingham *viâ* Port-Albert.		3,200	31		99,200 00	31	99,200 00
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer Grand-Tronc, Baie Georgienne et lac Erié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth à la ville d'Owen-Sound		3,200	15		48,000 00	15	48,000 00
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de chemin de fer Grand-Orient.	Yamaska à la rivière Saint-François.....	3,200	10	60	32,000 00	60	229,500 00
1887	50-51 Vic., c. 24								
1891	54-55 Vic., c. 8		Saint-François à Saint-Grégoire.....	3,200	30		96,000 00		
1889	52 Vic., c. 3.....		St-Grégoire vers la jonc. de la Chaudière, C.F.I.	3,200	20		64,000 00		
1890	53 Vic., c. 2.....		Au pont Nicolet et la rivière Saint-François....	.....	.....		37,500 00		

N° 1—LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Suite.*

En vertu de quelle autorité.		Compagnie ou travaux subventionnés.	Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.	
A.D.	Designation de l'acte.		Subvention par mille.	Estimati'n du nombre de milles.	Subvention totale n'excédant pas—	Nombre de milles subventionnés.	Montant.
			$		$		$ cts.
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Grand-Nord. — Saint-Jérôme à New-Glasgow	3,200	10	32,000 00	50	160,000 00
1886	49 Vic., c. 10....						
1891	54-55 Vic., c. 8..	New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm.....	3,200	18	57,600 00		
1886	49 Vic., c. 10..	Saint-André à Lachute	3,200	7	22,400 00		
1889	52 Vic., c. 3...						
1890	53 Vic., c. 2.....	A ou près de Montcalm jusqu'au C.C.P., entre Joliette et Saint-Félix de Valois	3,200	15	48,000 00		
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie du ch. de fer de la jonc. de Guelph, de Campbellville, sur le C.C.P., à Guelph	3,200	16	51,200 00	16	51,200 00
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank....	3,200	3	9,600 00	3	9,600 00
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Hereford. — Hereford au chemin de fer International	3,200	34	108,800 00	49	156,800 00
1889	52 Vic., c. 3....	Cookshire au ch. de f. Québec-Central à Dudswell.	3,200	15	48,000 00		
1883	46 Vic., c. 25....	Cie de chmin de fer International, de Sherbrooke à la limite internationale....	3,200	49	156,800 00	49	156,800 00
1890	53 Vic., c. 2.....						
1892	55-56 Vic., c. 5...	Cie de ch. de fer Inverness et Richmond, à ou près d'Orangedale à la Gr.-Anse	3,200	25	80,000 00	25	80,000 00
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, embranchement Victoria du chemin de fer Midland à Bancroft..... ...	3,200	50	160,000 00	50	160,000 00
1889	52 Vic., c. 3...						
1892	55-56 Vic., c. 5...	Cie de ch. de fer de Joliette à St-Jean de Matha, de St-Félix de Valois à St-Jean	3,200	8	25,600 00	8	25,600 00
1886	49 Vic., c. 10. .	Cie de ch. de fer Joggins. — De la station McCann à Joggins.....	3,200	12	38,400 00	18·25	58,400 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	De l'extrémité sud jusqu'aux quais...	3,200	1¼	4,000 00		
1889	52 Vic., c. 3.....	D'un point sur le chemin de fer Joggins à Young's Mills.....	3,200	5	16,000 00		
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Kingston et Pembroke, de Mississipi à Renfrew..... .	2,200	15	48,000 00	15	48,000 00
1883	46 Vic., c. 25....	Cie de ch. de fer, Kingston, Napanee et Ouest. — Napanee à Tamworth	3,200	28	89,600 00	78	268,400 00
1886	49 Vic., c. 10 ...	Tamworth à Tweed	....	18	70,000 00		
1887	50-51 Vic., c. 24.	De l'extr. nord de la section subventionnée à Tweed	....	.. ....	12,800 00		
1889	52 Vic., c. 3....	A ou près Harrowsmith à Sydenham	3,200	3	9,600 00		
1892	55-56 Vic., c. 5..	Yarker à Harrowsmith	3,200	7	22,400 00		
1892	55-56 Vic., c. 5 .	Prolong. jusq. comté d'Hastings et aux dépôts de fer	3,200	20	64,000 00		
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer de L'Assomption, de L'Assomption à L'Epiphanie.....	3,200	3·50	11,200 00	3·50	11,200 00

1890 53 Vic., c. 2.	Pour une ligne, de la grève de Lachine sur le C. G.-T., à Riv.-des-Prairies.	3,200		15	48,000 00	15	48,000 00	
1887 50 51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Erié et la Riv. Détroit. — De Walkerville au Creek des Cèdres	3,200	27	85	118,400 00	85	342,400 00	
1890 53 Vic., c. 2.	Du Creek des Cèdres à Ridgetown	3,200	38		160,000 00			
1892 55 56 Vic., c. 5.			20		64,000 00			
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue. — Du Long-Sault au lac Témiscamingue (modifié)	3,200	6	68·50	19,200 00	68·50	240,200 00	
	Pour éviter les rapides de la rivière Ottawa, La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides		2		12,400 00			
1887 50-51 Vic., c. 24.	Du Long-Sault au lac Kippewa	3,200	10½		33,600 00			
1892 55 56 Vic., c. 5.	De Mattawa au Long-Sault	3,200	35		112,000 00			
1892 55-53 Vic., c. 5.	Du Long-Sault à la traverse de Kippewa et 15 pour 100 sur la valeur du bois de cons. du pont		15 TB		63,000 00			
1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de C. F. Leamington et St-Clair. — De Comber au lac Erié	3,200		14	44,800 00	16	51,200 00	
1887 50-51 Vic., c. 24.	De l'extrémité nord de la sec. subv. à Comber	3,200		2	6,400 00			
1890 53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool. — De Bobcaygeon au chemin de fer Midland	3,200		16	51,200 00	32	102,400 00	
1892 55 56 Vic., c. 5.	Prolongement	3,200		16	51,200 00			
1892 55-56 Vic., c. 5.	Cie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic, de St-Jean Deschaillons vers Glen Lloyd	3,200		15	48,000 00	15	48,000 00	
1890 53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de fer Manitouline et Rive Nord, de Little Current à l'embranch. d'Algoma, C.C.P	3,200		30	96,000 00	30	96,000 00	
1888 51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de f. de la Jonction de Massawippi. — D'un point du ch. de fer Atlantique et Nord-Ouest, près Magog, jusqu'à la station d'Ayer's Flat, sur le ch. de fer Massawippi	3,200		25	32,000 00	25	80,000 00	
1889 52 Vic., c. 3.	Ayer's Flat à Coaticook	3,200			48,000 00			
1889 52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer de Maskinongé et Nipissingue. — De près Maskinongé ou Louiseville vers la paroisse de St-Michel des Saints, P.Q.	3,200		15	48,000 00	30	96,000 00	
1890 53 Vic., c. 2.	Prolongement	3,200		15	48,000 00			
1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Montréal et Sorel. — St-Lambert à Sorel	1,000		45	72,000 00	45	112,000 00	
1890 53 Vic., c. 2.	Pour achever la ligne				40,000 00			
1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Jonct. de Montr. et Champlain — Brousseau à Dundee	500	60	63	30,000 00	63	103,600 00	
1887 50 51 Vic., c. 24.	Rivière au Saumon, de Fort-Covington à Massena				64,000 00			
1888 51 Vic., c. 3.	Springs	3,200	3		9,600 00			
1892 55-56 Vic., c. 5.	De l'extr. de la ligne subventionnée							
1890 53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de f. de Montréal et de l'Ouest de Saint-Jérôme vers Le Désert	5,161		70	361,270 00	70	361,270 00	
1886 49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de Montréal et Lac Maskinongé. — Saint-Félix au lac Maskinongé	3,200	10	13·50	32,000 00	13·50	42,200 00	
1890 53 Vic., c. 2.	Pour prolongement		3½		10,200 00			
1887 50 51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Montréal et Ottawa. — Vaudreuil à Hawkesbury	3,200	30	60	96,000 00	60	192,000 00	
1890 53 Vic., c. 2.	De l'extr. subvent. vers Ottawa	3,200	30		96,000 00			
1891 54 55 Vic., c. 8.								
1892 55 56 Vic., c. 5.	Cie de Colonisation et de ch. de fer de Montfort vers l'ouest de Saint-Jérôme	3,200		21	67,200 00	21	67,200 00	
1885 48 49 Vic., c. 59.	Cie de C. F. du N.-Brunswick et P.-Edouard, de Sackville au Cap Tormente	3,200		37	118,400 00	37	118,400 00	
1892 55 56 Vic., c. 5.	Cie de ch. de fer de la Vallée Nicola, près Spence's Bridge au lac Nicola	3,200		25	80,000 00	25	80,000 00	
1892 55 56 Vic., c. 5.	Cie de fer et de houille de New-Glasgow	3,200		12·50	40,000 00	12·50	40,000 00	
1884 47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de fer du Nord et Ouest. — Frédéricton à la riv. Miramichi	3,200	40	100	128,000 00	100	320,000 00	
1885 48 49 Vic., c. 59.	Extr. de la lig. ant. subvent. jusqu'à Boiestown	3,200	6		19,200 00			
1886 49 Vic., c. 10.	Additionn. entre Frédéricton et Indiantown, et prolongement en eau profonde à Chatham	3,200	10		32,000 00			
....	D'Indiantown à la jonction du ch. de fer Nord et Ouest, à ou près Boiestown	3,200	44		140,800 00			

N° 1—LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Suite.*

En vertu de quelle autorité.		Compagnie ou travaux subventionnés.		Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.	
A.D.	Désignation de l'acte.			Subvention par mille.	Estimation du nombre de milles.	N'excédant pas—	Nombre de milles subventionnés.	Montant.
				$		$ cts.		$ cts.
1882	45 Vic., c. 14....	Cie du ch. de fer du Nord et jonction du ch. de fer du Pacifique.	Gravenhurst à Callander	6,000	110	660,000 00	110	1,320,000 00
1883	46 Vic., c. 25 ...		(Supplémentaire)	6,000		660,000 00		
1889	52 Vic., c. 3.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890	53 Vic., c. 2.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	Lunenburg à un point dans le dist. de New-Germany, et embr. au quai du ch. de f. de Bridgewater.	3,200	34	108,800 00	80	256,000 00
1888	51 Vic., c. 3.....		.....	3,200	46	147,200 00		
1892	55-56 Vic., c. 5....	Cie du ch. de fer de Nipissing. et de la Baie James, de ou près de North-Bay, C.C.P., vers la baie James		3,200	25	80,000 00	.....	.....
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie du ch. de fer Ontario et Pacifique de Cornwall à Ottawa		3,200	53·87	172,400 00	53·87	172,400 00
1892	55-56 Vic., c. 5....	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord, des mines de houille Belmont au C.C.P. et ch. de fer Ontario-Central.		3,200	10	32,000 00	10	32,000 00
1890	53 Vic., c. 2.	Cie du ch. de fer Orford-Mountain, Eastman et Kingsbury		3,200	31	99,200 00	31	99,200 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Port-Oshawa vers Raglan..		3,200	7	22,400 00	7	22,400 00
1891	54-55 Vic., c. 8..							
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, stat. de Hull vers Le Désert.		.. ....	62	320,000 00	62	320,000 00
1889	52 Vic., c. 3.....							
1892	55-56 Vic., c. 5..	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	D'un point sur le C.C.P. à Eganville..	3,200	22	70.400 00	107	430,400 00
			Eganville à la Baie Barry	.....	30	96,000 00		
			De la Baie Barry à la jonct. du C. F. Pacifiq. Nord	6,400 3,200	27½ 27½ } 55	264,000 00		
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburgh		3,200	52	166,400 00	52	166,400 00
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Colonisation de Parry-Sound, de Parry-Sound à Sundridge.		3,200	40	128,000 00	40	128,000 00
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie de ch. de f. de Pontiac et jonct. du Pacifique.	Hull à Pembroke	3,200	82	272,000 00	92·50	337,100 00
1888	51 Vic., c. 3.....		De 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke... ...	3,200	3	9,600 00		
1890	53 Vic., c. 2.....		Hull à Aylmer	3,200	7½	24,000 00		
1892	55-56 Vic., c. 5..		Point sur la rivière Ottawa à Culbute, etc	.... ..	...	31,500 00		
			Votée de nouv., la bal. non dép. en ver. 47 Vic., c. 8	.....	...	.....		
1862	55-56 Vic., c. 5....	Cie de ch. de f. de Jonct. de Philipsburg et Carrière, Stanbridge à Philipsburg.		3,200	6·75	21,600 00	6·75	21,600 00

1889	52 Vic., c. 3. . .	Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew, vis-à-vis Braeside ou Bristol, au ch. de fer de Pontiac et Jonction du Pacifique, près de la rivière Quion.	3,200	6	19,200 00	6	19,200 00
1888	51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de f. Pt-Arthur, Duluth et Ouest. — Port-Arthur au lac de la Pierre-à-Fusil.	3,200	84¾	271,200 00	89·75	287,200 00
1890	53 Vic., c. 2.	Embranchement jusqu'aux chutes Kabeka.	. . . . .	5 / 89¾	16,000 00		
1884	47 Vic., c. 3. . . .	Cie de ch. de fer Québec-Central, Beauce à l'International (amendé). *Voir* versements annuels.		15	60,342 00	15	60,342 00
1888	51 Vic., c. 8.		. . . . .		384,000 00		
1882	45 Vic., c. 14. . . .	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean. — Saint-Raymond au Lac Saint-Jean.	3,200	120	80,000 00	248	1,003,495 00
1883	46 Vic., c. 25 . . .	(supplémentaire).	3,200	25			
1885	48 49 Vic., c. 59.	Jonc. du ch. de fer de la Rive-Nord à St-Raymond.	3,200	30	96,000 00		
1886	49 Vic., c. 10 . . .	50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (supplémentaire).	. . . . .	(95)	186,295 00		
1887	50 51 Vic., c. 25.	Québec au Lac Saint-Jean—étant la partie non affectée par subventions antérieures (supplément.)	3,200	9	28,800 00		
1888	51 Vic., c. 3.	Saint-Jean vers Chicoutimi.	3,200	30	96,000 00		
1889	52 Vic., c. 3. . . .	De l'extrémité de la section subventionnée depuis Saint-Jean vers Chicoutimi.	3,200	20	64,000 00		
1890	53 Vic., c. 2. . . .						
1891	54 55 Vic., c. 8	Pour le pont Saint-Charles et de Lorette à Charlesbourg.	3,200	12	30,000 00		
1892	55-56 Vic., c. 5. .	Nouveau vote de la balance en mains en vertu de 52 Vic., c. 3 et 50-51 Vic., c. 24.	. . . . .	. . .	38,400 00		
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, rive est de la rivière Saint-Charles à ou près le Cap Tourmente.	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00
1892	55 56 Vic., c. 5. . . .	Cie de ch. de f. de Ristigouche et Victoria, de Campbelltown vers le Grand-Lac	3,200	15	48,000 00	15	48,000 00
. . . .	. . . . .	Pour une ligne, de Revelstoke à la tête du lac La Flèche.	3,200	25	80,000 00	25	80,000 00
1892	55 56 Vic., c. 5. . . .	Pour une ligne, de Sandpoint, havre de Shelborne à Annapolis-Royal, et à une jonction à ou près New-Germany à Liverpool (votée de nouveau)	3,200	75	240,000 00	75	240,000 00
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer Shuswap et Okanagon, de Sicamous à un pt sur le Lac Okanagon.	3,200	51	163,200 00	51	163,200 00
1887	50 51 Vic., c. 24. .	Cie de ch. de fer de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe.	3,200	17	54,400 00	17	54,400 00
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, de Woodstock à Hamilton.	3,200	49	158,400 00	49	158,400 00
1891	54 55 Vic., c. 8.						
1887	50 51 Vic., c. 24. . .	Cie de ch. de fer de Ste-Catherine et Niagara-Central. *Voir* versements annuels. .	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00
1892	55-56 Vic., c. 5. . . .	Saint-Eustache à un point sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, Ile Jésus. . .	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00
1892	55 56 Vic., c. 5. . . .	Saint-Eustache et Saint-Placide.	3,200	18	57,600 00	18	57,600 00
1892	55 56 Vic., c. 5. . . .	Sainte-Flavie et Petit-Métis à Matane.	3,200	50	160,000 00	50	160,000 00
1889	52 Vic., c. 3.	Pour une ligne de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford.	3,200	5	16,000 00	5	16,000 00
1889	52 Vic., c. 3. . . .	Cie de Tunnel de la front. St-Clair, p. un tun. sous la riv. St-Clair à ou près Sarnia	. . . . .	2·50	375,000 00	2·50	375,000 00
1887	50 51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac Saint-Jean.	3,200	. . . . .	217,600 00	38·85	217,600 00
1891	54-55 Vic., c. 8. .						
1890	53 Vic., c. 2.	Cie de ch. de fer St-Laurent et Adirondack. — Valleyfield à Huntingdon.	. . . . .	18	57,600 00	25·82	82,624 00
1892	55 56 Vic., c. 5. .	Partie du chemin à Huntingdon et se termine vers la frontière internationale.	. . . . .	5 42 / 2·40	25,024 00		
1892	55 56 Vic., c. 5. . . .	Saint-Jean à Sainte-Rosalie.	. . . . .	32	102,400 00	32	102,400 00
1884	47 Vic., c. 8.	Saint-Louis et Richibouctou	. . . . .	7	22,400 00	7	22,400 00
1890	53 Vic., c. 2.	Vallée de Saint-Jean, Frédéricton au village de Prince-William.	3,200	22	70,400 00	59	188,800 00
1890	53 Vic., c. 2.	Cie du chemin de fer de la Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup. — Village de Prince-William vers la ville de Woodstock.	3,200	22	70,400 00		
1892	55 56 Vic., c. 5. .	Prolongem. de l'extrémité nord de la ligne subventionnée vers la ville de Woodstock.	3,200	15	48,000 00		
1892	55-56 Vic., c. 5. . .	Saint-Placide à Saint-Andrews.	. . . . .	8	25,600 00	8	25,600 00

No. 1—Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Fin.*

En vertu de quelle autorité.		Compagnie ou travaux subventionnés.	Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.	
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille.	Estim. du nombre de milles.	Subvention totale n'excédant pas—	Nombre de milles subventionnés.	Montant.
			$		$ cts.		$ cts.
1892	55-56 Vic., c. 5....	Saint-Rémi à Saint-Cyprien	.....	12	38,400 00	12	38,400 00
1890	53 Vic., c. 2.....	Saint-Stephen et Milltown	.....	3½	11,200 00	3·50	11,200 00
1892	55-56 Vic., c. 5..	Cie de chemin de fer de Stewiacke et Lansdowne: D'un point sur l'Interco'l par la vallée de Stewiacke	.....	25	80,000 00	74	236,800 00
		Cie de chemin de fer de Stewiacke et Lansdowne: De Truro à Newport	.....	49	156,800 00		
1892	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Summerside à la baie de Richmond, I.P.-E	.....	3	9,600 00	3	9,600 00
1890	55-56 Vic., c. 5....	Sydney à Louisbourg	.....	28	89,600 00	28	89,600 00
1882	45 Vic., c. 14....	Cie de chemin de fer de Témiscouata. Rivière-du-Loup à Edmundston	$3,200 pour 75 ms.	83	240,000 00	119	670,800 00
1885	48-49 Vic., c. 58.		$2,800 pour 75 ms.		258,000 00		
			$6,000 pour 8 ms.				
1888	51 Vic., c. 3...	Embranch. d'Edmundston à la riv. Saint-François	.....	20	100,000 00		
1890	53 Vic., c. 2.....	En sus des 20 milles subventionnés	3,200	16	51,000 00		
1892	55-56 Vic., c. 5..	En sus de la subvention accordée par 53 Vic., c. 2..	.....	..	21,600 00		
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer des Mille-Iles. Gananoque à la jonction Gananoque, C. G.-Tronc..	3,200	18	54,400 00	18	54,400 00
1890	55-56 Vic., c. 5..	Jonc. de Gananoque, ch. de fer G.-T., pour raccor. ch. de f. Brockville, Westport, et Sault Ste-Marie. Balance en mains votée de nouveau					
1892	55-56 Vic., c. 5....	Cie de ch. de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Port-Burwell à Tilsonb.	.....	16	51,200 00	16	51,200 00
1890	53 Vic., c. 2.....	Cie de chemin de fer de la Vallée de Tobique. Perth-Centre vers Plaister-Rock	.....	14	89,600 00	28	134,400 00
1891	54-55 Vic., c. 8..	En sus des 14 milles	.....	11	35,200 00		
1892	55-56 Vic., c. 5..	do do dernièr. subvention	.....	4	9,600 00		
1886	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, Glenannan à Wingham	3,200	5	16,000 00	5	16,000 00
1890	53 Vic., c. 2.	Chemin de fer de jonction de Waterloo, Waterloo à Elmira	3,200	11	35,200 00	11	35,200 00
1887	50-51 Vic., c. 25.	Chemin de fer des comtés de l'Ouest, Digby à Annapolis	.....	20	500,000 00	20	500,000 00
1889	52 Vic., c. 8.....						
1890	53 Vic., c. 2.....	Pour une ligne de Woodstock *viâ* London à Chatham, Ont. (*Voir* ch. de fer Ontario et Pacifique et Ontario-Ouest et Pacifique	3,200	80	256,000 00	80	256,000 00
1892	55-56 Vic., c. 5..	Cie de ch. de fer Woodstock et Centreville. Woodstock et Centreville	3,200	20	64,000 00	26	83,200 00
		A la frontière internationale	3,200	6	19,200 00		

N° 2.—TABLEAU indiquant les chemins de fer recevant des subventions en argent (non compris dans le tableau n° 1), les montants fixés, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixées, ou l'intérêt jusqu'à ce que le capital accordé soit payé.

Année.	Désignation de l'acte.	Noms des lignes subventionnées.	Milles subventionnés.	Montant de la subvention.	Montant du versement.	Date et nombre de versements payés.	Total.
				$ cts.	$ cts.		$ cts.
1885	48-49 Vic., c. 58...	Cie de chemin de fer International (Atlant. et N.-Ouest), de Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax... ..	252	.....	93,300 00 par 6 mois pour 20 ans.	30 juin, 6.	559,800 00
1882 1886	45 Vic., c. 55.... 49 Vic., c. 18....	Cie de ch.de fer de Transport Maritime—du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy.....	16·85	... .	85,301 00 " 20 " .	Aucun.	Aucun.
1890 1892	53 Vic., c. 2..... 54-55 Vic., c. 5..	Cie de ch. de fer Kingston, Smith's Falls et Ottawa.....	56	179,200 00	3,136 00 " 20 " .	"	"
1888 1890	51 Vic., c. 3. ... 53 Vic., c. 3.....	Cie de ch de fer Québec-Central....	90	284,000 00	10,595 77 " 21 " .	"	"
1889 1890 1892	52 Vic., c. 3..... 53 Vic., c. 2. .... 55-56 Vic., c. 8..	Cie de ch. de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central...	34	†108,000 00	1,890 00 " 20 " .	"	",
1884	47 Vic., c. 8.....	Gouvern. provincial de Québec, de Montréal à Québec... " " " Ottawa ..	279	2,394,000 00	*59,850 00.....	"	.....

* Intérêt annuel au taux de 5 pour 100; intérêt seulement payé, la subvention encore due.
† $800 votés en moins dans le montant spécifié en vertu des actes 52 et 53 Vic., comme étant remplacés par l'acte 55-56 Vic., c. 5.

N° 3.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Année.	Désignation de l'acte.	Description des lignes subventionnées.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant de l'emprunt payé à la compagnie	Montant de l'emprunt non retiré.
		EMPRUNTS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell..	15,000	14,725 56	274 44
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie.....	300,000	300,000 00	....
1883	46 Vic., c. 26....	Pont Saint-Jean et Cie de Prolong. de ch. de fer..	500,000	433,900 00	66,100 00

N° 4.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Année.	Désignation de l'acte.	—	Tonneaux de rails employés.	Porté aux Comptes publics comme actif.	Payé.	Encore dû, 30 juin 1892.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
1888	51 Vic., c. 3.	Compagnie de chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	4,052	83,612 54	83,612 54	.....
		Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	2,201	44,252 82	44,252 82	....
		Chemin de fer Kent-Northern du Nouveau-Brunswick.....	2,549	58,334 27	.....	58,334 27
		Filature de coton d'Halifax.....	233	4,335 00	....	4,335 00
		Compagnie d'aciérie du Canada.....	597	11,964 66	.....	11,964 66
		Compagnie de chemin de fer d'Albert.	726	14,665 45	....	14,665 45
		Embranchement de Chatham.....	958	24,439 84	24,439 84	.....
		Total.....	.....	241,604 58	151,305 20	89,299 38

N° 5.—ETAT indiquant les chemins de fer auxquels on a accordé des subventions en terres.

Année.	Acte.	Ligne subventionnée.	Acres par mille.	Estimati'n du nombre de milles.	Total accordé. — Acres.	—
1889 1890	52 Vic., c. 4... 53 Vic., c. 3...	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta, de Lethbridge à la frontière internationale.	6,400	50	320,000	
1887	50-51 Vic., c. 23.	*Cie de ch. de fer Alberta et Athabaska, riv. de l'Arc, sur le C.C.P., entre Calgary et Crowfoot, un point près l'empl. de ville d'Edmonton. (*Voir* Cie de c. de f. du N.-O. du Canada)	6,400	300	1,920,000	
1890	53 Vic., c. 4	Cie de chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, d'un point dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du 1er méridien principal, à Deloraine.....	6,400	17	108,800	
1890	53 Vic., c. 4 and c. 5.	Cie de chemin de fer de Calgary et Edmonton, de Calgary à un point à ou près Edmonton, et de Calgary à la frontière internationale	6,400	190 150	2,176,000	
1881	44 Vic., c. 1.....	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique, Callender à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops	Spécial.	2,005	25,000,000	
1890	53 Vic., c. 4...	Cie de ch. de fer C.C.P. — De Glenboro' vers l'ouest jusqu'à un embranchement projeté allant de Brandon au sud-ouest.	6,400	60	384,000	
		De Brandon vers le sud-ouest jusqu'au township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là à l'ouest..	6,400	100	640,000	1,568,000
1891	54-55 Vic., c. 10.	Embr. à partir de l'extrém. ouest de 100 milles, jusq. un point ou près La Roche Percée, tp. 1, rang 6, ouest du 2e méridien	6,400	60	384,000	
		De l'embranchement de Brandon à Deloraine.....	6,400	25	160,000	
1884	47 Vic., c. 6....	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, Ile Vancouver...	.....	71	1,900,000	Complétée et exploitation
1886	49 Vic., c. 11....	Cie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central, de Brandon à Battleford	6,400	450	2,880,000	50 milles complétés et en exploitation.
1889 1890	52 Vic., c. 4... 52 Vic., c. 4...	Cie de c. de fer du canal et du lac Manitoba. — Du Portage-la-Prairie à la limite sud du lac Manitoba.	6,400	17	902,000	
		Du Portage-la-Prairie au lac Winnipegosis, à ou près du Portage-des-Prés	6,400	125		
1890	53 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer Lac-Seul, d'un point à ou près la station Shelley, C.C.P., jusqu'à un point à ou près le lac à la Vase-Blanche, rivière Winnipeg.....	6,400	18	115,200	
1885 1886	48-49 Vic. 60.. 49 Vic., c. 11..	Cie de ch. de fer du Man. et Nord-Ouest. — Du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert	6,400	430	2,918,400	
		De l'embranchement de Todburn à Shellmouth.....	6,400	26		
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de ch. de fer Sud-Ouest du Manitoba, de Winnipeg au lac à l'Eau-Blanche.....	6,400	150	960,000	
1891	54-55 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de Colonis. du Sud-Ouest et Manitoba. — Prolongement	6,400	62	396,500	1,396,500
		Embranchement de Carman à Barnsley.....	6,400	6¼	40,000	
1890	53 Vic., c. 4.....	Cie de chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, de Winnipeg à un point sur le côté ouest du lac des Bois	6,400	110	704,000	
1887	50-51 Vic., c. 23.	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat, Medicine-Hat aux houillères.....	6,400	8	51,200	
1889	52 Vic., c. 4....	Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, de Calgary à ou près d'Edmonton, et de Calgary à Lethbridge.....	10,000	330	3,300,000	
1885 1887 1889 1890	48-49 Vic., c. 60 50-51 Vic., c. 23 52 Vic., c. 4... 53 Vic., c. 4..	Cie de Navigation et de Houille du Nord-Ouest. — De Medicine-Hat à la rivière du Ventre.....	380,000	109½	1,089,180	209 milles complétés et en exploitation.
		Supplémentaire do	40			
		do do	2,600			
		De Lethbridge à la Passe du Nid-de-Corbeau.....	3,840	100		

N° 5.—ETAT indiquant les chemins de fer auxquels on a accordé des subventions en terres—*Fin.*

Année.	Acte.	Ligne subventionnée.	Acres par mille.	Estimati'n du nombre de milles.	Total accordé. — Acres.	—
1885	48-49 Vic., c. 60	Cie de ch. de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan. — Régina au Lac-Long	6,400	$23\frac{1}{3}$	2,229,333	248 milles complétés et en exploitation.
1887	50-51 Vic., c. 23	Lac-Long, près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec embranchement à Prince-Albert et Battleford	6,400	325		
1891	54-55 Vic., c. 9	Vallée du Daim-Rouge et Cie houillère, de la ville de Calgary à un point du township 29, rang 23, ouest du 4e méridien	6,400	55	352,000	
1884	47 Vic., c. 25	Cie de ch. de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, Winnipeg à la Baie-d'Hudson	6,400 acres au Manitoba 12,800 acres aux T. N.-O.	Pas de distance nommée.	.....	
1886	49 Vic., c. 11	Cie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois *viâ* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest	6,400	240	1,536,000	

* Nom changé en vertu de 52 Vic., c. 65, en celui de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

ANNEXE N° 20.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le Gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

DIEC Par l'Acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callendar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmonton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55, (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882.)

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans. $150,000

Par l'acte 46 Vict., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquet, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquet, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,410

12. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callender—110 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vict., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883 :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer de l'Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-

Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'Acte, et en ayant.... $750,000

Par l'Acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $166,400

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

51. A la Compagnie de chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathbun jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totatité 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... 217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,-200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

62. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmondton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le Gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la

présente session, que le Gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. "Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moose-head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. "Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada."

Le dit acte prescrit en outre:—

"S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le Gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le 2 juin* 1886):—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une

subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western* pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquels des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippegan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 en totalité par mille, et n'excédant pas en totalité..... 33,000

69. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,000

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille)..... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *viâ* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiake, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *viâ* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de.... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevé comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subtionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au Gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887):—

96. A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury,

une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... $ 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction et de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Boutouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Montcon, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

102. A la Compagnie du chemin de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de..... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer d'Arthabaska à la station Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité. 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables" et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà

été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de..... $ 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 17,600

122. A la Compagnie de Colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de..... 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de..... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une

subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder..... $180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention n'excédant pas..... 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie de chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnés comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subven-

tion octoyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 70,400 00

135. A la Compagnie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 32,000 00

138. A la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité..... $41,000 00

139. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans,

ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de..... $288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecoose, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... $24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $172,400 00

151. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000 00

152. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *viâ* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 38,400 00

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 22,400 00

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer *Albert Southern*, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... $ 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité..... 244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention, accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callender, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité..... 375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.... 96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50–51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité $ 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 158,000 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 16,000 00

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 48,000 00

179. A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans

la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $48,000 00

180. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 48,000 00

181. A la Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids; dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subventien n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 54,400 00

183. Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

184. A la Compagnie de chemin de fer *Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim*, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

La partie de la subvention de $3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre les soixante dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement

à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour 100 de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'Acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

185. "Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Par l'Acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *viâ* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin

de fer d'Ingersoll, *viâ* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité,... $256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer d'Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *viâ* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..... 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

195. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la Rivière Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer d'Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24,

jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *viâ* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac à la Fourche	6
Du Lac à la Fourche à Sainte-Agathe	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite	7½
De Saint-Jovite au Lac du Sommet	8
Du Lac du Sommet à la Chute aux Iroquois	7
De la Chute aux Iroquois vers le Désert	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer de Montréal à Sorel, depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel..... 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas..... 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé au lac Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et d'Adirondack, pour 18 milles de son chemin depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *viâ* Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $38,400..... 68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer de la Colombie à Kootenay, pour 35 milles de son chemin depuis la décharge du lac

Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'ex-pas en totalité..... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer de Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis Lachine-Bank, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la Rivière-des-Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer d'Erié et Huron qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet

à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, exceptée l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer d'Inverness à Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant la quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money;* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton de construire la partie de son chemin de fer qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le Gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité..... $28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'Acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas..... 5,250 00

233. A la Compagnie du chemin de fer d'Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.... ..... $ 22,400 00

234. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité..... 92,784 00

235. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité..... ..... 79,700 00

236. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité... ..... 158,400 00

237. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott), pour 30 milles de son chemin à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité. 46,040 00

238. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 89,600 00

239. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de..... ..... 179,200 00

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-

Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit, savoir :—

Sections.	Longueur en milles.
De ou près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.....	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies comparativement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit :—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes seront payées, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces derniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions est par le présent autorisé.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'Acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892 :)—

241. A la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit, pour 58 milles de sa voie à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à

la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit par l'Acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake Shore and Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3 ..... $224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie depuis Barry's Bay en allant vers le chemin de fer de jonction du Pacifique Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant en totalité..... 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac la Flèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'Ile Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité. 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario, Belmont et du Nord, pour 10 milles de sa voie depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Central d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal à Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de..... 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche à Moncton, pour 32 milles de sa voie depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité..... 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 19 milles de sa voie depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité..... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola.... 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer de Lothinière à Mégantic, pour 15 milles de sa voie depuis un point à ou près Saint-Jean Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $ 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer de Stewiacke à Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis le Cap Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria. chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer de Stewiacke à Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépasant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de sa voie depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

264. A la Compagnia du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne

dépassant 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de..... $179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions, n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour cent du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité..... 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka,

sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, le chemin de fer de Kingston Napanee et Occidental, le chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité..... 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du porlongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité..... 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de sa voie depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie depuis Eganville jusqu'à Barry's Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer

Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité..... 21,600

280. Au chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, pour 16 milles de sa voie depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de sa voie depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000,—et n'excédant pas en totalité..... 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer de Goderich à Wingham, pour 31 milles de sa voie de Goderich à Wingham, *viâ* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer de Joliette à Saint-Jean de Matha, pour 8 milles de sa voie depuis Saint-Félix de Valois jusqu'à Saint-Jean de Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer de Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la baie de James, pour 25 milles de sa voie depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie de James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'Ile Jésus, dans le comté de Laval, en

allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de sa voie entre Saint-Eustache et le Sault-au-Recollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pes en totalité..... $ 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, 3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie depuis le quai de Bull, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie,—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,024

" 2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

" 3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les

lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

" 4. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

" 5. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte ; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le Gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval."

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 7 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884 :)—

1. " Le Gouverneur en conseil est par le présent autorisé pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vict., ch. (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885 :)—

2. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les conces-

sionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

L'article 4 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford subventionnée par le dit acte.

Par l'Acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887).

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'Acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887 :)—

10. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la Rivière-aux-Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de Chemin de fer et de Vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la

compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 4 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

15. A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin

de fer de la compagnie depuis le Portage-la Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Le Gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois, à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.

Par l'Acte 53 Vict., ch. 4 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890):—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro', et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se dirigeant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

20. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan du Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

22. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbrige et la passe du Nid-de Corneille, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin et de canal du Lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis à ou près Portage-Meadow, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'Acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

25. L'Acte 52 Vic., ch. 4 autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de Chemin de fer et de Houille d'Alberta.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891 :)—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte le Gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante cinq milles.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire, pour une distance de soixante-deux milles ;

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carman à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart ;

29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à

partir d'un point à ou près Brandon sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'oust du second méridien, distance d'environ soixante milles.

"Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

REVENU DES CANAUX

MATIÈRES.

Page.

RAPPORT GÉNÉRAL DES RECETTES DES CANAUX v

ÉTATS DES FINANCES.

Numéro de l'état.	—	Page.
1	RECETTES des canaux, perception des—en compte avec le revenu	2
5	do do do la dépense	10
2	LOCATIONS de chutes d'eau, etc	6
3	MENUS travaux puplics	7
4	AMENDES ET DOMMAGES	8
6	REMBOURSEMENTS	12

STATISTIQUE (ANNEXE A).

25	QUANTITÉ de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1892	78
(A) 22½	TABLEAU COMPARATIF du grand total de fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1890 et 1891, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers	140
24	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891	141
24	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891	145
26	TARIF	148
27	LOYERS DE CHUTES D'EAU—Etat sommaire des comptes des locataires	162

RAPPORT DE H. B. WITTON, inspecteur des canaux 178

STATISTIQUE (ANNEXE A)—*Suite.*

CANAUX.

—	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de complet parcours.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1892.	Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1892.
	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Saison de navigation, 1891.		
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland	16	82	20	86	24	90	56	122	62	128	68	134	70	136	74	76
Canaux du Saint-Laurent	28	94	32	98	36	102	56	122	62	128	68	134	70	136	74	76
Canaux de l'Ottawa	40	106	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	75	77
Canal Chambly	43	110	.....	.....	.....	.....	56	122	62	128	68	134	71	137	74	76
Canal Rideau	46	113	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	75	77
Canal Saint-Pierre	49	116	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	.....	.....
Canaux de la vallée de la Trent	50	117	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	72	138	.....	.....
Canal Murray	53	120	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	72	138	75	77

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 20 décembre 1892.

Au secrétaire du
Ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états des recettes des canaux perçues pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, ainsi que le relevé des sources d'où provenaient ces recettes.

Le sommaire suivant des recettes accuse une diminution de 25,000, déduction faite des remboursements opérés en vertu de différents arrêtés du conseil modifiant le tarif.

——	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour cent.	Pour cent.
Péages de canaux	345,143	347,339	·6	
Loyers de chutes d'eau	37,995	40,212	5·83	
Travaux publics secondaires	41	65	58·53	
Total	383,179	387,616	1·15	
A DÉDUIRE—Remboursements	25,511	54,948		
Recettes nettes	357,668	332,668		

Ci-suit un état comparatif des recettes provenant des divisions suivantes des canaux pour les exercices 1891 et 1892, faisant voir les augmentations ou les diminutions, comparées avec l'exercice précédent.

——	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland	188,586	194,581	3·15	
Canaux du Saint-Laurent	79,919	85,054	6·42	
Canal Chambly	20,187	19,338	.....	4·2
Canaux de l'Ottawa	47,149	38,565	.....	18 2
Canal Rideau	6,153	6,083	.....	1·13
Canal Saint-Pierre	1,707	2,320	35·91	
Canal de la Vallée de la Trent	731	637	.....	12·85
Canal Murray	711	761	7·03	
Total	345,143	347,339		
A DÉDUIRE—Remboursements	25,511	54,948		
Recettes nettes	319,632	292,391		

L'état suivant indique les augmentations et les diminutions sur le canal Welland, et les articles qui les ont produites :—

——	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	15,907	17,512	10·08	
Passagers	354	430	21·47	
Produits de la forêt	20,157	17,050	.....	15·41
do animaux	176	282	60·22	
do de l'agriculture	94,330	111,755	18·47	
Objets manufacturés et marchandises	56,407	46,779	.....	17
Total des péages	187,331	193,808		
Amendes et dommages	1,255	799		
Total	188,586	194,607		
A DÉDUIRE—Remboursements	24,914	54,387		
Recettes nettes	163,672	140,220		

L'augmentation accusée ci-dessus dans la somme des péages remboursés est due à ce qu'il n'a pas été fait de remboursement de péages sur le grain pendant les mois de mai et juin, à la suite d'un arrêté du conseil du 18 mai 1891 qui décrétait que ces remboursements seraient faits à la clôture de la navigation, et non pendant la saison de navigation comme autrefois, et ces remboursements sont inclus dans les chiffres du présent exercice.

La quantité totale du fret transporté sur les différents canaux et classifié comme ci-dessous, a été :—

Canaux.	Bestiaux.	Produits de la forêt.	Articles fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland	82	109,710	20,739	245,653	568,569	944,753
Saint-Laurent	924	118,439	57,527	341,833	476,328	995,051
Chambly	248	123,661	3,267	97,743	8,909	233,828
Ottawa	1,377	542,950	344	9,602	9,359	563,632
Rideau	26	73,588	2,980	20,883	4,574	102,051
Saint-Pierre	.....	3,420	.....	28,236	11,449	43,105
Murray	64	4,530	669	4,347	2,908	12,518
Vallée de la Trent	.....	21,792	7	134	25	21,958

On verra par les chiffres suivants que la plus grande quantité de fret qui ait passé par le canal Welland depuis 1867 a été en 1874, exercice pendant lequel cette quantité a été de 1,540,081 tonneaux.

Le plus gros tonnage qui ait passé par le canal Welland entre les ports des Etats-Unis, pendant la même période, a été durant l'exercice 1871, où la quantité s'est chiffrée par 747,756 tonneaux ; cette quantité, en 1892, a été de 488,113 tonneaux.

Le relevé suivant donne la quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, et la quantité passée entre les ports des Etats-Unis pendant les exercices clos le 30 juin, de 1867 à 1892, inclusivement:—

Années.	Quantité totale transportée sur le canal Welland, tonneaux.	Quantité des ports américains à des ports américains, tonneaux.
1867	933,260	458,386
1868	1,161,821	641,711
1869	1,231,903	688,700
1870	1,311,956	747,756
1871	1,478,122	772,567
1872	1,319,996	638,039
1873	1,391,692	634,913
1874	1,540,081	703,185
1875	1,142,853	595,217
1876	1,121,802	524,197
1877	1,126,429	482,878
1878	1,091,898	448,413
1879	918,924	361,304
1880	896,122	248,944
1881	798,809	196,285
1882	644,727	191,817
1883	861,634	337,619
1884	965,830	417,972
1885	839,521	416,825
1886	934,862	443,961
1887	838,587	387,109
1888	827,300	387,555
1889	938,254	464,415
1890	1,104,553	550,844
1891	959,502	563,856
1892	944,753	488,113

Les relevés des quantités de grain transbordées à Port-Colborne et Kingston, et les relevés comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest au bord de la mer seront publiés dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

CANAUX

ÉTATS FINANCIERS

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

Dt. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1891.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics. *Voir* états n°s 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
390 79	141,745 14	.....	20 00	.....	141,765 14	135 48	142,291 41
.....	50,410 74	.....	35 82	.....	50,446 56	556 11	51,002 67
118 38	430 77	.....	.....	.....	430 77	615 55	1,164 70
.....	3 99	.....	.....	.....	3 99	.....	3 99
92 65	618 89	.....	.....	177 69	796 58	812 00	1,701 23
.....	552 34	.....	538 88	.....	1,091 22	5,043 26	6,134 48
11 03	46 58	.....	.....	.....	46 58	.....	57 61
612 85	193,808 45	.....	594 70	177 69	194,580 84	7,162 40	202,356 09
95 70	1,285 20	.....	35 00		1,320 20	3,206 50	4,622 40
1,071 22	23,361 39	.....	.....	.....	23,361 39	805 00	25,237 61
.....	757 14	.....	5 00	.....	762 14	698 00	1,460 14
10 17	2,249 12	24 90	5 00	1,495 65	3,774 67	.....	3,784 84
.....	26,082 20	4,618 43	116 10	13,149 26	43,965 99	19,128 30	63,094 29
183 24	11,869 46	.....	.....	.....	11,869 46	.....	12,052 70
1,360 33	65,604 51	4,643 33	161 10	14,644 91	85,053 85	23,837 80	110,251 98
309 89	7,705 41	.....	13 00	75 30	7,793 71	70 00	8,173 60
.....	10,853 75	.....	.....	.....	10,853 75	150 00	11,003 75
48 73	690 78	.....	.....	.....	690 78	.....	739 51
358 62	19,249 94	.....	13 00	75 30	19,338 24	220 00	19,916 86
.....	19,631 01	.....	.....	.....	19,631 01	.....	19,631 01
322 47	17,246 74	.....	10 00	.....	17,256 74	5 00	17,584 21
27 09	115 78	.....	.....	8 00	123 78	20 00	170 87
135 42	1,553 42	.....	.....	.....	1,553 42	.....	1,688 84
484 98	38,546 95	.....	10 00	8 00	38,564 95	25 00	39,074 93
.....	3,743 93	131 18	20 00	309 70	4,204 81	590 75	4,795 56
.....	1,275 08	.....	.....	.....	1,275 08	105 00	1,380 08
.....	598 09	.....	.....	5 00	603 09	53 70	656 79
.....	5,617 10	131 18	20 00	314 70	6,082 98	749 45	6,832 43
115 08	2,317 03	.....	.....	3 28	2,320 31	.....	2,435 39
46 07	637 01	.....	.....	.....	637 01	.....	683 08

1891–92.

canaux—Compte des recettes.

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau et autres rev. des tr. publics.	Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1892.	Total.
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	141,551 53	147 98	591 90	142,291 41
Port-Dalhousie	50,282 32	556 11	164 24	51,002 67
Dunnville	493 11	615 55	56 04	1,164 70
Port-Maitland	2 23	.....	1 76	3 99
Port-Robinson	815 78	812 00	73 45	1,701 23
Sainte-Catherine	1,063 53	5,043 26	27 69	6,134 48
Chippawa	51 55	.....	6 06	57 61
Totaux	194,260 05	7,174 90	921 14	202,356 09
Canaux du Saint-Larent				
Beauharnois	1,340 73	3,206 50	75 17	4,622 40
Cornwall	22,810 71	805 00	1,621 90	25,237 61
Cardinal	667 54	698 00	94 60	1,460 14
Lachine	3,752 50	.....	32 34	3,784 84
Montréal	43,965 99	19,128 30	.....	63,094 29
Kingston	12,011 23	.....	41 47	12,052 70
Totaux	84,548 70	23,837 80	1,865 48	110,251 98
Canal Chambly.				
Chambly	7,891 19	70 00	212 41	8,173 60
Saint-Jean	10,853 55	150 00	0 20	11,003 75
Saint-Ours	697 12	.....	42 39	739 51
Totaux	19,441 86	220 00	255 00	19,916 86
Canaux de l'Ottawa.				
Ottawa	19,631 01	.....	.....	19,631 01
Grenville	17,331 09	5 00	248 12	17,584 21
Carillon	128 29	20 00	22 58	170 87
Ecluse Sainte-Anne	1,515 92	.....	172 92	1,688 84
Totaux	38,606 31	25 00	443 62	39,074 93
Canal Rideau.				
Ottawa	4,204 81	590 75	.....	4,795 56
Kingston Mills	1,275 08	105 00	.....	1,380 08
Smith's Falls	603 09	53 70	.....	656 79
Totaux	6,082 98	749 45	.....	6,832 43
Canal Saint-Pierre	2,358 21	.....	77 18	2,435 39
Canal Murray—Brighton	613 71	.....	69 37	683 08

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les

DT. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs etc., 1er juillet 1891.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics, *voir* états nos 3 et 4	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 76	101 38	.....	.....	.....	101 38	.....	120 14
51 63	357 68	.....	.....	72 00	429 68	.....	481 31
2 25	16 70	.....	.....	.....	16 70	50 00	68 95
4 25	32 82	.....	.....	.....	32 82	40 00	77 07
21 97	140 56	.....	.....	.....	140 56	.....	162 53
20 75	39 70	.....	.....	.....	39 70	.....	60 45
119 61	688 84	.....	.....	72 00	760 84	90 00	970 45
3,097 54	326,469 83	4,774 51	798 80	15,295 88	347,339 02	32,084 65	382,521 21
					54,948 43	.....	.....
					292,390 59	.....	.....

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

1891-92—*Suite.*

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs, etc., le 30 juin 1892.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau et autres revenu de trav. pub.		
Canal de la Vallée de la Trent.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
..... Burleigh	99 12	.....	21 02	120 14
.....Bobcaygeon.....	439 98	.....	41 33	481 31
.....Fenelon Falls.....	11 45	50 00	7 50	68 95
.....Hastings.....	35 14	40 00	1 93	77 07
.....Peterboro'.....	129 42	.....	33 11	162 53
.....Buckhorn	51 55	.....	8 90	60 45
.....Totaux.....	766 66	90 00	113 79	970 45
.....Grand total.....	346,678 48	32,097 15	3,745 58	382,521 21
.....Moins—Rembours. d'après l'état.....				
.....Revenu net				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.

(*Pour détails, voir annexe A, N° 28.*)

DT. AV.

Balance due le 1er juillet 1891.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, *Vide* état n° 1.	Balance dues le 30 juin 1892.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
26,895 74	7,654 90	34,550 64	Canal Welland	186 35	7,097 46	27,266 83	34,550 64
7,169 62	1,024 00	8,193 62	do Williamsburg	.....	698 00	7,495 62	8,193 62
807 50	795 00	1,602 50	do Cornwall	20 00	805 00	777 50	1,602 50
2,363 00	6,558 00	8,921 00	do Beauharnois	.....	3,206 50	5,714 50	8,921 00
23,180 44	22,639 49	45,819 93	do Lachine	.....	19,127 30	26,692 63	45,819 93
311 84	145 00	456 84	do Chambly	.....	220 00	236 84	456 84
7,472 50	1,275 20	8,747 70	do Rideau	.....	749 45	7,998 25	8,747 70
89 00	121 00	210 00	Divers canaux	.....	116 00	94 00	210 00
			Ventes de terres.				
354 18	.....	354 18	.....	.....	.....	354 18	354 18
68,643 82	40,212 59	108,856 41		206 35	32,019 71	76,630 35	108,856 41

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 3.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1891-92.

Balances dues le 1er juillet 1891.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. *Voir* état n° 1.	Balances dues le 30 juin 1892.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Havres.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	40 48	40 48	....Port-Colborne.....	40 48	.....	40 48
.....	24 46	24 46	....Port-Dalhousie.....	24 46	.....	24 46
.....	64 94	64 94		64 94	.....	64 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

∞N° 4.—ETAT du montant des amendes et dommages perçus pour avoir violé les règlements des canaux, donnant les détails dans chaque cas pour lequel la punition a été imposée, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire ou autre personne en charge.	Détails.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1891.			*Canal Welland.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
13 sept.	Remorq. "Geneviève"	Hingston et Woods	Pour vitesse immodérée dans le havre à Port Colborne.	20 00		
9 nov.	Barge "Gaskin"	Capitaine Brooks	Dommages au pont n° 8		21 95	
9 do	Steamer "Lakeside"	Capitaine Wigle	do aux écluses n°s 1 et 2, pont de la rue Saint-Paul et plantes		75 36	
9 do	do "Celtic"	Capitaine O. Patenaude	Dommages à l'écluse n° 9		19 94	
11 déc.	Barge à vapeur "Ohio"	Capitaine A. Lieth	do à l'écluse n° 3		* 58 59	
1892.						
15 fév.	Steamer "Pentagost"	G. H. Kimball	Dommages au pied des portes, écluse n° 19		* 242 54	
9 juin	do "Josephine"	C. E. Little	do au pont n° 15		* 75 00	
9 do	Goélette "Ogaiety"	R. Hagues	do à l'écluse n° 22		* 20 00	
9 do	Steamer "Peublo"	W. Fitzgerald	do à l'écluse n° 16		* 15 50	
9 do	do "Rosedale"	Jas. Ewart	Domm. au bateau-passeur et chaloupe à Port-Robinson.		* 10 00	
20 do	do "Northerner"		Dommages fait au pont du chemin de fer à Thorold		* 35 82	
			Total, canal Welland	20 00	574 70	594 70
1891.			*Canaux du Saint-Laurent.*			
28 août	Steamer "Greetlands"	H. Dobell et Cie	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux	20 00		
19 sept.	do "Mixer"	— Wade	Pour avoir violé les règlements des canaux en frappant les portes de l'écluse	5 00		
13 oct	B'ge "Brodeur Demers"	D. Leroux	Pour avoir violé l'article 13 des règlements des canaux	10 00		
5 nov.	Goélette "B. Richard"	C. Richard	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux	5 00		
21 do	Steamer "Acadia"	J. Malcolmson	Pour dommages au hangar à farine n° 2, canal Lachine.		22 75	
24 do	Barge "Star"	Cie de transport de Montréal	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux	10 00		
30 do	Barge "Riley"	B. St. Denis	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux	4 00		
30 do	do do	do	Dommages aux portes de l'écluse inférieure n° 3		6 00	
1892.						
10 mai	Barge "Bonaventure"	G. Gohier	Pour avoir violé l'article 16 des règlements des canaux	5 00		
7 juin	Steamer "Magnus"	A. E. D. McKay et Fils	Pour dommages faits aux portes de l'écluse n° 9, canal Beauharnois		35 00	
17 do	Barge "Duluth"	Cie de transport de Montréal	Pour avoir laissé entrer la barge dans l'écluse n° 24 sans la contrôler	5 00		

22 do	Str "Poline"	Ross et Cie	Pour avoir violé l'article 6 des règlements des canaux	10 00		
23 do	do "Gertie"	J. Clermont	do 5 do do	5 00		
23 do	do do	do	Dommages en frappant le pont Wellington	.....	18 35	
			Total, canaux du Saint-Laurent	79 00	82 10	161 10
1891.			*Canal Chambly.*			
31 août	Bge "H. G. Underwood"	Capitaine R. Graham	Pour refus d'obéir à l'éclusier de l'écluse de Saint-Ours.	2 00		
31 do	do "W. Bennett"	Capitaine J. L. Thatcher	do do do	2 00		
22 oct.....	Chalan "St. Bernardin"	Capitaine Gibbon Gill	Pour dommage au pont Langelier, sur le canal Chambly, près de Saint-Jean	5 00		
10 nov.. ..	Bge "R. W. Cooper"	R. H. Kirby	Dommages à la porte d'écluse n° 3	.....	4 00	
			Total, canal Chambly	9 00	4 00	13 00
1891.			*Canal Rideau.*			
31 août ...	Bge "Young"	R. O'Neil	Pour avoir violé l'article 38 des règlements des canaux, en négligeant de faire rapport	5 00		
19 oct	do "Cataraqui"	W. H. Easton	Pour avoir violé l'article 38 des règlements des canaux, en négligeant de faire rapport	5 00		
1891.						
30 juin	Str "Harry Bate"	George A. Harris	Pour ne pas déclarer 15 tonn. de sel, 13 juill. 1891	5 00		
30 do	do do	do	do 25 do 14 juill. 1891	5 00		
			Total, canal Rideau	20 00	.....	20 00
1893.			*Canal Ottawa.*			
12 août.....	Radeau	W. R. Mackan	Rapport inexact de la quantité de bois de construct.	10 00		
			Total, canal Ottawa	10 00	.....	10 00
			Total, amendes et dommages	.....	.....	798 80

* Ces sommes ont été remises au percepteur des péages des canaux à Sainte-Catherine, par M. Ellis, surintendant du canal Welland.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX,

N° 5.—PERCEPTEURS du revenu des

DT. (*Pour détails, voir*

Montants reçus du département pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointements pour fonds de retraite.	Balances dues aux percepteurs le 30 juin 1892.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTIONS.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Canal Welland.*
3,428 31	65 00	.....	3,493 31	....Port-Colborne.....
2,171 52	38 00	.....	2,209 52	....Port-Dalhousie.....
770 35	15 00	.....	785 35	....Dunnville.....
590 00	10 00	.....	600 00	....Port-Maitland.....
738 39	14 40	.....	752 79	....Port-Robinson.....
196 00	4 00	.....	200 00	....Sainte-Catherine.....
128 00	2 00	.....	130 00	....Chippawa.....
8,022 57	148 40	.....	8,170 97	.....Total.....
				Canaux du Saint-Laurent.
1,442 61	17 00	.....	1,459 61	..Beauharnois.....
1,217 50	8 00	.....	1,225 50	..Cardinal.....
2,011 24	.....	.....	2,011 24	..Cornwall.....
1,169 15	22 00	.....	1,191 15	...Kingston.....
2,158 78	34 00	.....	2,192 78	....Lachine.....
8,737 88	127 16	.....	8,865 04	....Montréal.....
16,737 16	208 16	.....	16,945 32	.....Total.....
				Canal Chambly.
1,578 70	26 25	.....	1,604 95	...Chambly.....
1,673 81	28 25	.....	1,702 06	....Saint-Jean.....
622 74	.....	.....	622 74	....Saint-Ours.....
3,875 25	54 50	.....	3,927 75	.....Total.....
				Canaux de l'Ottawa.
833 76	16 00	.....	849 76	....Carillon.....
1,163 80	20 00	.....	1,183 80	....Grenville.....
1,012 79	16 00	.....	1,028 79	...Ecluse Sainte-Anne.....
3,010 35	52 00	.....	3,062 35	.....Total.....
				Canal Rideau.
362 03	5 94	.....	367 97	....Kingston-Mills.....
2,379 27	44 00	.....	2,423 27	....Ottawa.....
330 45	6 00	.....	336 45	....Smith's-Falls.....
3,071 75	55 94	.....	3,127 69	.....Total.....
220 70	0 66	.....	221 36	.....*Canal Saint-Pierre*.....
240 51	.....	.....	240 51	.....*Canal Murray*.....
60 12	.....	.....	60 12	.....*Canal Trent*.....
2,613 85	40 00	.....	2,653 85	....Inspecteur des canaux.....
885 44	.....	.....	885 44	....Impression et papeterie.....
2,921 85	.....	.....	2,921 85	....En général.....
41,659 55	559 66	.....	42,219 21	.....Grands totaux.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

1891-92.

canaux en compte avec les dépenses.

Annexe B.) Av.

Balances dues aux percepteurs le 1er juillet 1890.	Dépenses autorisées par le département.					Total.
	Appointements.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
...	3,250 00	...	192 00	...	51 31	3,493 31
...	1,900 00	...	...	142 00	167 52	2,209 52
...	750 00	...	...	...	35 35	785 35
...	500 00	...	100 00	...	...	600 00
...	720 00	...	...	2 40	30 39	752 79
...	200 00	...	...	...	...	200 00
...	100 00	...	25 00	...	5 00	130 00
...	7,420 00	...	317 00	144 40	289 57	8,170 97
...	1,350 00	...	...	...	109 61	1,459 61
...	1,150 00	...	50 00	9 00	16 50	1,225 50
...	1,600 00	327 00	...	...	84 24	2,011 24
...	1,100 00	...	45 00	...	46 15	1,191 15
...	1,700 00	...	360 00	31 90	100 88	2,192 78
...	7,558 27	...	525 00	...	781 77	8,865 04
...	14,458 27	327 00	980 00	40 90	1,139 15	16,945 32
...	1,500 00	...	...	58 50	46 45	1,604 95
...	1,600 00	...	...	...	102 06	1,702 06
...	600 00	...	...	...	22 74	622 74
...	3,700 00	...	...	58 50	171 25	3,929 75
...	800 00	...	...	...	49 76	849 76
...	1,000 00	...	50 00	...	133 80	1,183 80
...	966 66	...	...	...	62 13	1,028 79
...	2,766 66	...	50 00	...	245 69	3,062 35
...	299 97	10 00	...	25 00	33 00	367 97
...	2,200 00	...	...	...	223 27	2,423 27
...	300 00	...	...	8 70	27 75	336 45
...	2,799 97	10 00	...	33 70	284 02	3,127 69
...	33 32	155 55	...	25 02	7 47	221 36
...	200 00	...	...	...	40 51	240 51
...	...	25 00	...	...	35 12	60 12
...	2,000 00	...	...	578 58	75 27	2,653 85
...	...	...	...	...	885 44	885 44
...	...	...	...	...	2,921 85	2,921 85
...	33,378 22	517 55	1,347 00	881 10	6,095 34	42,219 21

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

No. 6.—REMBOURSEMENTS, 1891-92.

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursements de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1891.				$ cts.	$ cts.
Welland	Cie de transb., Montréal	— déc.	Port-Colborne	Grain	Droits remb. en vertu des Statuts revisés, chap. 29, sec. 8	33,851 16	
do	Cie de transp., K. et M	— do	do	do	do	10,532 70	
do	do do	— do	do	do	do	745 92	
do	A. E. D. Mackay, Fils	— do	do	do	do	1,378 08	
do	John Malcolmson	— do	do	do	do	315 54	
do	Fred. Elliott	— do	do	do	do	119 16	
do	A. M. Robertson	— do	do	do	do	187 56	
do	J. B. Miller	— do	do	do	do	216 00	
do	G. E. Jacques et Cie	— do	do	do	do	1,407 24	
do	Cie. de transp., Montréal	— do	do	do	do	106 92	
do	J. B. Fairgrieves et Fils	— do	do	do	do	578 88	
do	Cie de transbord., K. et M	— do	do	do	do	216 54	
do	John Malcolmson	— do	do	do	do	179 28	
		1892.					
do	Cie de transbord., K. et M	30 avril	do	do	do	120 42	
do	do do	30 juin	do	do	do	3,123 72	
do	do do	30 do	do	do	do	410 76	
do	do do	30 do	do	do	do	608 04	
do	O. A. Thorp et Cie	30 do	do	do	do	52 92	
do	Thomas Myles et Fls	30 do	do	do	do	119 26	
		1891.					
do	Beemer et Sullivan	4 juillet	do	Sable pour la construction du canal		102 48	
		1892.					
do	H. A. Young	24 mars	do	Surcharge de péages sur la farine		15 15	
				Total des rembours., canal Welland			54,387 73

		1891.					
Saint-Laurent..	Cie de Transport de Montréal	7 sept	Kingston.....	Partie non employée de passe, 1re sec., Saint-Laurent.....	.....	19 38	
do	Capitaine D. W. Salvail....	7 do ...	Cornwall.....	Surcharge de péages, 1re s., St-Laurent	.....	2 66	
do	Prosper Laplante	19 oct. . ..	do	do sur barge "Ontario," 1re sec., Saint-Laurent.....	.....	17 61	
		1892.					
do	Cie de Transport de Montréal	21 janv. ..	Montréal....	Ciment pour construction du canal. ..	... ...	77 05	
do ...	D. Leroux..	24 mars .. .	do	Remboursement d'amende..	.. ..	10 00	
do	Wm. Davis et Fils..	30 juin	Cornwall..... . ..	Bois de construction pour le canal . .	....	80 07	
				Total, rembour., can. du St-Laurent.	.. ..	.....	206 77
Ottawa.....	J. R. Ward.....	— oct. .. .	Carillon	Surcharge de péages sur billots sciés..	.. ..	144 00	
do	Poupore et Fraser..... . ..	30 juin	Grenville.....	Bois de serv. pour construction du canal	....	183 03	
				Total, rembour., canal d'Ottawa..	. .....	....	327 03
Rideau.....	J. P. Tett et Frères..... ...	24 mars	Smith's Falls	Surchar. de péages sur minerai chimique	....	26 90	
				Total, remboursem., canal Rideau	....	.....	26 90
				Total, rembousement	.....	....	54,948 43

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 6.—REMBOURSEMENTS, 1891-92—RÉCAPITULATION.

PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Bureau.	Remboursement de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
					$ cts.	$ cts.
Welland	Cie de Transport de Montréal	Port-Colborne	Grain	Droits remb. en vertu des S. R., ch. 29, s. 8.	33,958 08	
do	Cie de Transbordem., K. et M.	do	do	do	15,758 10	
do	Æ. D. Mackay, fils	do	do	do	1,378 08	
do	John Malcolmson	do	do	do	494 82	
do	Fred Elliott	do	do	do	119 16	
do	A. M. Robertson	do	do	do	187 56	
do	J. B. Miller	do	do	do	216 00	
do	G. E. Jacques et Cie	do	do	do	1,407 24	
do	J. B. Fairgrieve et Fils	do	do	do	578 88	
do	O. A. Thorp et Cie	do	do	do	52 92	
do	Thos. Myles et Fils	do	do	do	119 26	
do	Beemer et Sullivan	do	Sable pour construction du canal		102 48	
do	H. A. Young.	do	Surcharge de péages sur farine		15 15	
			Total, remboursem., canal Welland			54,387 73
Saint-Laurent	Cie de Transport de Montréal	Kingston	Partie non employée de passe, 1re sec. Saint-Laurent		19 38	
do	do	Montréal	Ciment pour construction du canal		77 05	
do	Capit. D. W. Salvail	Cornwall	Surcharge de péages, 1re sec., Saint-Laurent		2 66	
do	Prosper Laplante	do	Surch. de péag. sur barge "Ontario," 1re s., St-Laurent		17 61	
do	D. Leroux	Montréal	Remboursement d'amende		10 00	
do	Wm. Davis et Fils	Cornwall	Bois de construction pour le canal		80 07	
			Total, remboursem., canaux du St-Laurent			206 77
Ottawa	J. R. Ward.	Carillon	Surcharge de péages sur billots sciés		144 00	
do	Poupore et Fraser.	Grenville	Bois de service pour construction du canal		183 03	
			Total, remboursem., canaux d'Ottawa			327 03
Rideau	J. P. Tett et Frères	Smith's-Falls	Surcharge de péages sur minerai chimique		26 90	
			Total, remboursem., canal Rideau			26 90
			Total, remboursement			54,948 43

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

STATISTIQUE DES CANAUX.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								36		36	36		7 20	7 20
Pommes		1,101	91		19				110	1,101	1,211	4 63	27 55	32 18
Produits agricoles, non énumérés, légumes		9		400		42		2		453	453		29 00	29 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1								1		1	0 15		0 15
Orge						8,108				8,108	8,108		1,621 60	1,621 60
Briques	225								225		225	31 01		31 01
Os														
Soufre					66				66		66	9 90		9 90
Ciment et chaux hydraulique	8		42						50		50	6 32		6 32
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille					147,850	651	14,083	18,491	161,933	19,142	181,075	32,386 60	3,828 40	36,215 00
Maïs						111,636		60,256		171,892	171,892		34,378 40	34,378 40
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson	35		35		234	1			304	1	305	40 36	0 20	40 56
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,151	2			8,811		2,048	2	15,010	15,012	0 30	2,275 63	2,275 93
Meubles		1	9		1	5		1	10	7	17	1 50	1 22	2 72
Gypse, naturel														
Verre, de toutes sortes	18		16			1		1	34	2	36	5 10	0 40	5 50
Foin, pressé	100	21							100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons														
Chevaux	55	16	3		2	2		3	60	21	81	1 85	1 36	3 21
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					73				73		73	10 95		10 95
Glace			350						350		350	17 50		17 50
Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05

" en gueuse								499		499	499	99 80	99 80
" tout autre	27	559	168		194	10	35		424	569	993	61 12	110 90	172 02
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq., et autre minerai, exc. le fer						1,773		554		2,327	2,327		116 35	116 35
Saindoux et huile de saindoux						9		8		17	17		3 40	3 40
Farine, de toutes sortes		1				29,428		18		29,447	29,447		5,889 30	5,889 30
Viandes, autres que le lard						29		51		80	80		16 00	16 00
Marbre					3,745				3,745		3,745	561 75		561 75
Manille					179				179		179	26 85		26 85
Mélasse			2			18		20	2	38	40	0 30	7 60	7 90
Clous	66		9						75		75	4 95		4 95
Avoine		136				51,210				51,346	51,346		10,269 20	10,269 20
Huile, en barils	5		2		47	1			54	1	55	7 45	0 20	7 65
Tourteaux oléagineux														
Pois		524		240						764	764		128 80	128 80
Pommes de terre														
Lard						73				73	73		14 60	14 60
Peinture			22						22		22	3 30		3 30
Poix et goudron					49				49		49	7 35		7 35
Guénilles						60				60	60		12 00	12 00
Seigle								68,566		68,566	68,566		13,713 20	13,713 20
Résine														
Sel		1,188	1		121	494			122	1,682	1,804	18 30	336 40	354 70
Pierre, pour la taille		251						3,523		3,774	3,774		754 80	754 80
" ouvrée			2						2		2	0 30		0 30
" impropre à la taille, non ouvrée	203								203		203	12 67		12 67
Graines, de toutes sortes						255		2		257	257		51 40	51 40
Moutons														
Cendre de soude					42				42		42	6 30		6 30
Acier					8,420				8,420		8,420	1,263 00		1,263 00
Sucre	287		8		78	20			373	20	393	18 30	4 00	22 30
Spiritueux, bière, etc	3	23	6		1	149		49	10	221	231	1 37	44 05	45 42
Tabac, brut														
Suif					102	8		9	102	17	119	15 30	3 40	18 70
Ferblanc	3				255				258		258	38 31		38 31
Térébentine														
Blé	2,010	46,410		1,070		26,951		143,286	2,010	217,717	219,727	37 75	43,282 24	43,319 99
Blanc de plomb														
" céruse														
Laine					6	1,071			6	1,071	1,077	0 90	214 20	215 10
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,169	354	308		43,123	1,454		245	44,600	2,053	46,653	6,551 09	348 72	6,899 81
Ecorce														
Barils, vides			39		49	20		1	88	21	109	18 12	3 98	22 10
Courbes pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75
Bois de chauffage, sur navires	960	7,656	705						1,665	7,656	9,321	49 26	382 23	431 49
" en radeaux														

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires		1,955	1,641	22,005		41,154		3,367	1,641	68,481	70,122	295 37	12,241 58	12,536 95
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Trav. de c. de f., sur navires		127		114						241	241		13 78	13 78
" en radeaux														
Billots de sciage	129	1,875		1,186					129	3,061	3,190	5 88	122 76	128 64
Douves et fonds, barils		155								155	155		12 40	12 40
" pipes								96		96	96		17 60	17 60
" Indes Occid.								132		132	132		24 68	24 68
Douves, saloirs														
Bardeaux		19								19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const. carré, s. navires		3,696						22,056		25,752	25,752		3,859 56	3,859 56
" en radeaux	319	60							319	60	379	13 89	1 69	15 58
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2				13				15		15	6 00		6 00
Total du fret payant péages	5,752	70,399	3,461	25,015	204,669	283,444	14,118	323,320	228,000	702,178	930,178	41,575 40	134,290 81	175,866 21
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles, etc., légumes			29						29		29			

Briques			315						315		315			
Ciment et chaux hydraulique	1,259		1,680						2,939		2,939			
Argile, chaux et sable			191						191		191			
Faïence et poterie	19		122						141		141			
Poisson			433						433		433			
Meubles	1								1		1			
Verre, de toutes sortes			31						31		31			
Fer, chemin de fer	3,028								3,028		3,028			
" en gueuse			56						56		56			
" tout autre	243		209						452		452			
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16			
Clous	247		323						570		570			
Huile, en barils	32		9						41		41			
Peinture	8		20						28		28			
Poix et goudron	21								21		21			
Sel	252		3,115						3,367		3,367			
Cendre de soude	38		286						324		324			
Acier			6						6		6			
Sucre	104		524						628		628			
Spiritueux, bière, etc	75		255						330		330			
Etain	1		47						48		48			
Blanc de plomb			6						6		6			
Blanc de céruse	50								50		50			
Laine			2						2		2			
Marchandise, etc	198		486						684		684			
Cryolithe, ou min. chimique, etc., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau			544						544		544			
Bois de cons. passé en franch., Welland à Port-Robinson		263								263	263			
Grand total, fret	11,328	70,662	12,197	25,015	204,669	283,444	14,118	323,320	242,312	702,441	944,753			

Total des péages sur navires	8,850 45	8,661 98	17,512 43
" passagers	206 08	223 73	429 81
" effets en franchise $2,104.40			
Amendes et dommages			594 70
Autres recettes			[illegible]
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	50,631 93	143,176 52	194,580 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 8—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports americains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								36		36	36		7 20	7 20
Pommes					19				19		19	2 85		2 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes						42		2		44	44		8 80	8 80
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1								1		1	0 15		0 15
Orge						8,108				8,108	8,108		1,621 60	1,621 60
Briques	204								204		204	30 60		30 60
Os														
Soufre					66				66		66	9 90		9 90
Ciment et chaux hydraulique			29						29		29	4 35		4 35
Argile, chaux et sable														
Houille					147,850	651	14,083	18,491	161,933	19,142	181,075	32,386 60	3,828 40	36,215 00
Maïs						111,636		60,256		171,892	171,892		34,378 40	34,378 40
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson					234	1			234	1	235	35 10	0 20	35 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine			2			8,811		2,048	2	10,859	10,861	0 30	2,171 80	2,172 10
Meubles			9		1	5		1	10	6	16	1 50	1 20	2 70
Gypse														
Verre, de toutes sortes	18		16			1		1	34	2	36	5 10	0 40	5 50
Foin pressé	100	21							100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons														
Chevaux			3		2	2		3	5	5	10	0 75	1 00	1 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					73				73		73	10 95		10 95
Glace			350						350		350	17 50		17 50
Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05
en gueuse								499		499	499		99 80	99 80

" tout autre	8	543	168		194	10			370	553	923	55 50	110 60	166 10
Minerai de fer														
Cryolithe ou min. chimique et autre minerai, excepté le fer.						1,773		554		2,327	2,327		116 35	116 35
Saindoux et huile de saindoux						9		8		17	17		3 40	3 40
Farine, de toutes sortes						29,428		18		29,446	29,446		5,889 20	5,889 20
Viandes, autres que le lard						29		51		80	80		16 00	16 00
Marbre					3,745				3,745		3,745	561 75		561 75
Manille					179				179		179	26 85		26 85
Mélasse			2			18		20	2	38	40	0 30	7 60	7 90
Clous	18		9						27		27	4 05		4 05
Avoine						51,210				51,210	51,210		10,242 00	10,242 00
Huile, en barils			2		47	1			49	1	50	7 35	0 20	7 55
Tourteaux oléagineux														
Pois		524								524	524		104 80	104 80
Pommes de terre														
Lard						73				73	73		14 60	14 60
Peinture			22						22		22	3 30		3 30
Poix et goudron					49				49		49	7 35		7 35
Guénilles						60				60	60		12 00	12 00
Seigle								68,566		68,566	68,566		13,713 20	13,713 20
Résine														
Sel		1,188	1		121	494			122	1,682	1,804	18 30	336 40	354 70
Pierre, pour la taille		251						3,523		3,774	3,774		754 80	754 80
" ouvrée			2						2		2	0 30		0 30
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes						255		2		257	257		51 40	51 40
Moutons														
Cendre de soude					42				42		42	6 30		6 30
Acier					8,420				8,420		8,420	1,263 00		1,263 00
Sucre			8		78	20			86	20	106	12 90	4 00	16 90
Spiritueux, bière, etc.	2	21	6		1	149		49	9	219	228	1 35	43 80	45 15
Tabac, brut														
Suif					102	8		9	102	17	119	15 30	3 40	18 70
Etain					255				255		255	38 25		38 25
Térébenthine														
Blé		44,700				26,951		142,860		214,511	214,511		42,902 20	42,902 20
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine					6	1,071			6	1,071	1,077	0 90	214 20	215 10
Tous autres effets et marchandises non énumérées	73	5	308		43,123	1,454		235	43,504	1,694	45,198	6,525 60	338 80	6,864 40
Ecorce														
Barils, vides			39		49	20		1	88	21	109	18 12	3 98	22 10
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														
" en radeaux														
Houblon														

N° 8.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.		960	1,641	21,955		41,154		3,367	1,641	67,436	69,077	295 37	12,128 53	12,423 90
" en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur nav.														
do en rad.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
do pipes								96		96	96		17 60	17 60
do Indes Occ.								132		132	132		24 68	24 60
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		3,660						22,056		25,716	25,716		3,856 18	3,856 18
do do en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2				13				15		15	6 00		6 00
Total, fret payant péages	553	51,873	2,617	21,955	204,669	283,444	14,083	322,884	221,922	680,156	902,078	41,407 84	133,032 92	174,440 76
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles, non énumérés, légumes			29						29		29			
Briques			315						315		315			
Ciment et chaux hydraulique	1,259		1,680						2,939		2,939			

Argile, chaux et sable			191						191		191			
Faïence et poterie	19		122						141		141			
Poisson			433						433		433			
Meubles	1								1		1			
Verre, de toutes sortes			31						31		31			
Fer, chemin de fer	3,028								3,028		3,028			
do en gueuse			56						56		56			
do tout autre	243		209						452		452			
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16			
Clous	247		323						570		570			
Huile, en barils	32		9						41		41			
Peinture	8		20						28		28			
Poix et goudron	21								21		21			
Sel	252		3,115						3,367		3,367			
Cendre de soude	38		286						324		324			
Acier			6						6		6			
Sucre	104		524						628		628			
Spiritueux, bière, etc	75		255						330		330			
Etain	1		47						48		48			
Blanc de plomb			6						6		6			
Blanc de céruse	50								50		50			
Laine			2						2		2			
Marchandises, etc.	198		486						684		684			
Cryolithe, minerai chimique, etc., ayant payé péages sur le canal Rideau—en franc.			544						544		544			
Grand total, fret	6,129	51,873	11,353	21,955	204,669	283,444	14,083	322,884	236,234	680,156	916,390			

Total, péages sur navires	8,448 62	8,301 40	16,750 02
do passagers	63 20	70 85	134 05
do articles en franchise $2,092 40			
Total des péages	49,919 66	141,405 17	191,324 83

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		1,101	91						91	1,101	1,192	1 78	27 55	29 33
Produits agricoles, non énumérés, légumes		9		400						409	409		20 20	20 20
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	21								21		21	0 41		0 41
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	8		13						21		21	1 97		1 97
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille														
Maïs														
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton, brut														
Faïence et poterie														
Bois de teint. et mat. tinctorial														
Poisson	35		35						70		70	5 26		5 26
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,151								4,151	4,151		103 83	103 83
Meubles		1								1	1		0 02	0 02
Gypse														
Verre, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	55	16							55	16	71	1 10	0 36	1 46
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														
Fer, chemin de fer														

Fer en gueuse														
" tout autre	19	16						35	54	16	70	5 62	0 30	5 92
Minerai de fer														
Cryolithe, min rai chimique et autres miner., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farine, de toutes sortes		1								1	1		0 10	0 10
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	48								48		48	0 90		0 90
Avoine		136								136	136		27 20	27 20
Huiles, en barils	5								5		5	0 10		0 10
Tourteaux oleagineux														
Pois				240						240	240		24 00	24 00
Pommes de terre														
Lard														
Peinture														
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée	203								203		203	12 67		12 67
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	287								287		287	5 40		5 40
Spiritueux, bière, etc	1	2							1	2	3	0 02	0 25	0 27
Tabac, brut														
Suif														
Etain	3								3		3	0 06		0 06
Térébenthine														
Blé	2,010	1,710		1,070				426	2,010	3,206	5,216	37 75	380 04	417 79
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,096	349						10	1,096	359	1,455	25 49	9 92	35 41
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes, pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75
Bois de chauffage, sur navires	960	7,656	705						1,665	7,656	9,321	49 26	382 23	431 49
" " en radeaux														

N° 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.		995		50						1,045	1,045		113 05	113 05
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses de ch. de fer, sur nav.		127		114						241	241		13 78	13 78
" " en rad.														
Bois de sciage	129	1,875		1,186					129	3,061	3,190	5 88	122 76	128 64
Douves et fonds, barils		155								155	155		12 40	12 40
" " pipes														
" " Indes Occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		19								19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de constr., carré, sur nav.		36								36	36		3 38	3 38
" " en rad.	319	60							319	60	379	13 89	1 69	15 58
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total du fret payant péages	5,199	18,526	844	3,060			35	436	6,078	22,022	28,100	167 56	1,257 89	1,425 45
Bois de cons. passé en franc. de Welland à Port-Robinson		263								263	263			
Grand total, fret	5,199	18,789	844	3,060			35	436	6,078	22,285	28,363			

Total des péages sur navires....	401 83	360 58	762 41
do passagers....	142 88	152 88	295 76
do articles en franchise..... $ 12 00	.... . .	....	....
Total des péages.....	712 27	1,771 35	2,483 62

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	6	60	31		6				43	60	103	7 69	12 00	19 69
Pommes	49	5,045			6				55	5,045	5,100	4 87	722 95	727 82
Produits agricoles non énumérés, légumes	296	2,102	29						325	2,102	2,427	44 68	133 39	178 07
Produits agricoles non énumérés, animaux	54	1,144					1		55	1,144	1,199	5 32	167 57	172 89
Instruments aratoires	87	6							87	6	93	12 97	0 95	13 92
Orge	220	20,982							220	20,982	21,202	4 40	543 83	548 23
Briques	12,365	76	315				147		12,827	76	12,903	523 94	2 86	526 80
Os		121					13		13	121	134	0 49	16 10	16 59
Soufre	282						9		291		291	27 86		27 86
Ciment et chaux hydraulique	3,160	215	1,574						4,734	215	4,949	667 46	8 10	675 56
Argile, chaux et sable	19,382	8,618	191				3,227		22,800	8,618	31,418	883 81	551 01	1,434 82
Houille		42,684		62		935		128,040		171,721	171,721		23,696 02	23,696 02
Maïs	8	859				24		5,670	8	6,553	6,561	0 72	889 20	889 92
Bestiaux	42	348							42	348	390	2 31	25 94	28 25
Coton, brut														
Faïence et poterie	187	16	136						323	16	339	61 92	3 05	64 97
Bois de teinture et mat. tinct.	76	13							76	13	89	4 70	2 60	7 30
Poisson	660	40	57						717	40	757	92 71	2 70	95 41
Lin et chanvre	1								1		1	0 04		0 04
Fleur de farine	589	3,710			7	74			596	3,784	4,380	41 07	553 36	594 43
Meubles	331	775	1						332	775	1,107	38 55	133 14	171 69
Gypse	1,779	141							1,779	141	1,920	24 61	5 33	29 94
Verre, de toutes sortes	342	91	31						373	91	464	73 94	10 55	84 49
Foin, pressé	936	455	35		8				979	455	1,434	39 16	27 46	66 62
Cochons		11								11	11		1 65	1 65
Chevaux	133	289							133	289	422	8 40	19 16	27 56
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	43							1	43	44	0 05	6 38	6 43
Glace														
Fer, chemin de fer	3,318	6							3,318	6	3,324	495 84	0 54	496 38
" en gueuse	3,639	11	56						3,695	11	3,706	492 66	0 42	493 08

" tout autre	12,846	686	383						13,229	686	13,915	727 20	29 34	756 54
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excep. le fer		1,205								1,205	1,205		60 25	60 25
Saindoux et huile de saindoux	101	208	16						117	208	325	12 58	15 37	27 95
Farine, de toutes sortes	54	685							54	685	739	5 24	33 80	39 04
Viandes, autres que le lard	33	2							33	2	35	3 69	0 30	3 99
Marbre	15								15		15	2 94		2 94
Manille														
Mélasse	700	24					125		825	24	849	81 35	1 20	82 55
Clous	1,974	664	327						2,301	664	2,965	443 20	35 15	478 35
Avoine	752	20,525							752	20,525	21,277	25 47	705 15	730 62
Huile, en barils	738	157	41		5	4	48		832	161	993	118 57	24 10	142 67
Tourteaux oléagineux	12								12		12	1 10		1 10
Pois	860	46,939							860	46,939	47,799	17 36	1,509 75	1,527 11
Pommes de terre	9	139							9	139	148	0 44	9 65	10 09
Lard	448	211							448	211	659	43 95	14 49	58 44
Peinture	263	219	24						287	219	506	54 39	16 65	71 04
Poix et goudron	89	33	21				222		332	33	365	28 68	2 75	31 43
Guénille	6	180							6	180	186	0 90	35 50	36 40
Seigle	94	1,978							94	1,978	2,072	3 20	84 51	87 71
Résine	754	113					1,049		1,803	113	1,916	91 29	5 65	96 94
Sel	4,182	39	2,786					2	6,968	41	7,009	896 26	1 97	898 23
Pierre, pour la taille	328	1,585	145				2,418		2,891	1,585	4,476	125 31	235 50	360 81
" brute	358						8		366		366	18 75		18 75
" impropre à la taille, non ouvrée		9,138								9,138	9,138		189 15	189 15
Graines, de toutes sortes	8,058	2,023							8,058	2,023	10,081	301 66	103 34	405 00
Moutons		100								100	100		7 82	7 82
Cendre de soude	482	30	213				2		697	30	727	132 71	5 10	137 81
Acier	826	14	29						855	14	869	116 42	0 56	116 98
Sucre	3,257	26	615						3,872	26	3,898	740 53	1 75	742 28
Spiritueux, bière, etc.	381	475	302						683	475	1,158	123 80	92 60	216 40
Tabac, brut	7	1							7	1	8	0 70	0 15	0 85
Suif	3						13		26		26	2 44		2 44
Etain	458	43	48						506	43	549	97 66	2 90	100 56
Térébenthine	11	14					64		75	14	89	5 11	0 70	5 81
Blé	4,113	28,152						7,824	4,113	35,976	40,089	92 03	2,090 34	2,182 37
Blanc de plomb	148		8						156		156	30 63		30 63
Blanc de céruse	304		50						354		354	71 50		71 50
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	6,157	2,924	763		454	522	212	7	7,586	3,453	11,039	1,165 43	472 05	1,637 48
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	181	20	12	2	40				233	22	255	32 15	2 16	34 31
Courbes pour bâtiments														
Flottes	260	3,944							260	3,944	4,204	3 90	70 42	74 32
Bois de chauffage, sur navires	2,985	7,536		1,065	87				3,072	8,601	11,673	51 26	264 62	315 88
" en radeaux														
Cercles														

N° 10.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié, sur navires	25,995	15,185	789	416	...	...	...	...	26,784	15,601	42,385	932 01	497 56	1,429 57
" en radeaux	...	4	...	...	...	...	...	...	...	4	4	...	0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	19,068	...	...	...	...	...	...	...	19,068	19,068	...	476 70	476 70
Liens de ch. de fer, sur navires	496	30	...	...	...	...	...	...	496	30	526	9 90	0 59	10 49
" en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	197	14,380	...	...	...	...	...	...	197	14,380	14,577	4 50	328 72	333 22
Douves et fonds, barils	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" pipes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" I. Occidental	...	8	...	...	...	...	...	...	...	8	8	...	0 30	0 30
Douves, saloirs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	4	6	...	...	...	...	...	...	4	6	10	0 50	0 75	1 25
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de const., carré, sur navires	434	2,093	...	...	...	...	...	...	434	2,093	2,527	7 13	35 17	42 30
" " en radeaux	3,732	4,510	...	...	...	...	...	...	3,732	4,510	8,242	96 20	121 80	218 00
Traverses	...	9,376	...	...	...	...	...	...	...	9,376	9,376	...	24 40	24 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	42	8	...	...	...	...	...	...	42	8	50	15 90	0 90	16 80
Total, fret : ayant péages	131,109	282,576	9,030	1,545	613	1,559	7,558	141,543	148,310	427,223	575,533	10,297 76	35,152 09	45,449 85
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Tous autres légumes	...	2	...	...	...	...	...	...	...	2	2	...	...	...
Cendre	...	36	...	...	...	...	...	...	...	36	36	...	...	...
Barils, vides	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	...	...
Maïs	...	57,156	...	...	...	...	...	...	...	57,156	57,156	...	...	...
Farine	...	3,357	...	...	...	...	...	...	...	3,357	3,357	...	...	...

Verre, de toutes sortes		1							1	1	
Chevaux		1							1	1	
Fer, en gueuse		371							371	371	
do toute autre		14							14	14	
Farine, de toutes sortes		18							18	18	
Viandes, autres que le lard		94							94	94	
Marchandises, non énumérées		228							228	228	
Pois		524							524	524	
Seigle		67,335							67,335	67,335	
Graines, de toutes sortes		2							2	2	
Spiritueux, bière, etc		21							21	21	
Douves et fonds, pipes		8							8	8	
do Indes occident.		120							120	120	
Blé		182,087							182,087	182,087	
Bois de constr., carré, sur navir.		140							140	140	
do do en rad.		1,820							1,820	1,820	
Bois de constr., scié, sur navires.		3,338					400		3,738	3,738	
Articles en franchise, par arrêté du conseil.											
Ciment		469							469	469	
Argile	483							483		483	
Houille	74,332		300				24,064	443	98,696	443	99,139
Pierre, pour la taille	724								724		724
Cryolithe, ayant payé pleins péages sur le c. Rideau, en fr.		1,629								1,629	1,629
Grand total, fret	206,648	601,348	9,330	1,545	613	1,559	31,622	142,386	248,213	746,838	995,051

Total, péages sur navires		9,579 17	7,538 94	17,118 11
" " passagers		702 19	2,334 36	3,036 55
" " marchandises en franchise	$13,294 58			
Quaiage et emmagasinage				4,643 33
Amendes et dommages				161 10
Hivernage, droits de bassin et autres recettes				14,644 91
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau				85,053 85

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à nes ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	3	60	31						34	60	94	6 80	12 00	18 80
Pommes		4,736								4,736	4,736		710 40	710 40
Produits agricoles, non énumérés, légumes	231	1,886	29						260	1,886	2,146	39 00	125 99	164 99
do do animaux	8	1,092							8	1,092	1,100	1 20	163 80	165 00
Instruments aratoires		4								4	4		0 80	0 80
Orge		12,263								12,263	12,263		352 77	352 77
Briques	47		315						362		362	54 30		54 30
Os		93								93	93		13 95	13 95
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	2,314		1,574						3,888		3,888	583 20		583 20
Argile, chaux et sable	55	1,982	191						246	1,982	2,228	36 90	297 30	334 20
Houille		38,588						107,263		145,851	145,851		21,877 65	21,877 65
Maïs		845						5,670		6,515	6,515		887 94	887 94
Bestiaux	1	12							1	12	13	0 15	1 80	1 95
Coton, brut														
Faïence et poterie	106	15	136						242	15	257	48 40	3 00	51 40
Bois de teint. et mat. tinctorial.	2	13							2	13	15	0 40	2 60	3 00
Poisson	473		57						530		530	79 50		79 50
Lin et chanvre														
Fleur de farine		3,631								3,631	3,631		544 65	544 65
Meubles	84	617	1						85	617	702	17 00	123 40	140 40
Gypse														
Verre, de toutes sortes	290	37	31						321	37	358	64 20	7 40	71 60
Foin, pressé														
Cochons		11								11	11		1 65	1 65
Chevaux	10	29							10	29	39	1 50	4 35	5 85
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		42								42	42		6 30	6 30
Glace														

Fer, chemin de fer	3,282	1							3,282	1	3,283	492 30	0 15	492 45
" en gueuse	3,032		56						3,088		3,088	463 20		463 20
" tout autre	1,448	12	383						1,831	12	1,843	274 65	1 80	276 45
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer		1,205								1,205	1,205		60 25	60 25
Saindoux et huile de saindoux	29	65	16						45	65	110	6 75	9 75	16 50
Farines, de toutes sortes	18	27							18	27	45	2 70	4 05	6 75
Viandes, autres que le lard	7	2							7	2	9	1 05	0 30	1 35
Marbre	9								9		9	1 80		1 80
Manille														
Mélasses	84								84		84	16 80		16 80
Clous	1,489	13	327						1,816	13	1,829	363 20	2 60	365 80
Avoine		2,673								2,673	2,673		223 24	223 24
Huile, en barils	311	107	41						352	107	459	70 40	21 40	91 80
Tourteaux oléagineux														
Pois		12,840								12,840	12,840		743 00	743 00
Pommes de terre		5								5	5		0 75	0 75
Lard	8	58							8	58	66	1 20	8 70	9 90
Peinture	187	38	24						211	38	249	42 20	7 60	49 80
Poix et goudron	25	7	21						46	7	53	9 20	1 40	10 60
Guénilles	3	175							3	175	178	0 60	35 00	35 60
Seigle		643								643	643		53 16	53 16
Résine	2								2		2	0 40		0 40
Sel	1,708		2,786						4,494		4,494	674 10		674 10
Pierre, pour la taille		1,565	145						145	1,565	1,710	21 75	234 75	256 50
" ouvrée	3								3		3	0 60		0 60
" impropre à la taille, non ouvrée		100								100	100		8 40	8 40
Graines, de toutes sortes		251								251	251		37 65	37 65
Moutons		2								2	2		0 30	0 30
Centre de soude	402	24	213						615	24	639	123 00	4 80	127 80
Acier	600		29						629		629	94 35		94 35
Sucre	2,220	3	615						2,835	3	2,838	567 00	0 60	567 60
Spiritueux, bière, etc.	140	458	302						442	458	900	88 40	91 60	180 00
Tabac, brut		1								1	1		0 15	0 15
Suif	13								13		13	1 95		1 95
Etain	392	5	48						440	5	445	88 00	1 00	89 00
Térébenthine	6								6		6	1 20		1 20
Blé		8,588						7,824		16,412	16,412		1,661 26	1,661 26
Blanc de plomb	127		8						135		135	27 00		27 00
Blanc de céruse	243		50						293		293	58 60		58 60
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,899	1,734	754						3,653	1,734	5,387	730 60	346 80	1,077 40
Ecorce														
Barils, vides	127	14	1						128	14	142	23 64	1 70	25 34
Courbes, pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		435								435	435		29 00	29 00

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	243	843							243	843	1,086	21 75	80 25	102 00
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires														
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes Occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires														
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	39								39		39	15 60		15 60
Total, fret payant péages	22,729	97,852	8,186					120,757	30,915	218,609	249,524	5,218 19	28,809 46	34,027 65
Articles en franch. ayant payé pleins péages sur le c. Welland.														
Tous autres prod. agric., légumes		2								2	2			
Alcalis		36								36	36			

Maïs		54,669							54,669	54,669			
Farine		3,357							3,357	3,357			
Verrerie		1							1	1			
Chevaux		1							1	1			
Fer, en gueuse		371							371	371			
Farine, de toutes sortes		18							18	18			
Viandes, autres que le lard		94							94	94			
Marchandises		228							228	228			
Pois		524							524	524			
Seigle		68,211							68,211	68,211			
Graines, de toutes sortes		2							2	2			
Spiritueux, bière, etc		21							21	21			
Blé		181,211							181,211	181,211			
Barils, vides		1							1	1			
Bois de service, scié, sur navires		3,338					400		3,738	3,738			
Bois de const., carré, en radeaux		1,820							1,820	1,820			
Douves, pipes		8							8	8			
" Indes occidentales		120							120	120			
Houille, par arrêté du conseil	5,561		300					5,861		5,861			
Cryolithe		1,629							1,629	1,629			
Grand total, fret	28,290	413,514	8,486				121,157	36,776	534,671	571,447			

Total des péages sur navires		5,687 37	5.840 12	11,527 49
do do passagers		293 55	1,706 40	1,999 95
do do marchandises en franchise	$ 8,210 95			
Total des péages		11,199 11	36,355 98	47,555 09

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	3	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	9	.....	9	0 89	.....	0 89
Pommes	49	309	.....	.....	6	.....	.....	.....	55	309	364	4 87	12 55	17 42
Produits agricoles, non énumérés, légumes	65	216	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	219	281	5 68	7 40	13 08
Produits agricoles, non énumérés, animaux	46	52	.....	.....	.....	.....	1	.....	47	52	99	4 12	3 77	7 89
Instruments aratoires	87	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87	2	89	12 97	0 15	13 12
Orge	220	8,719	.....	.....	.....	.....	.....	.....	220	8,719	8,939	4 40	191 06	195 46
Briques	12,318	76	.....	.....	.....	.....	147	.....	12,465	76	12,541	469 64	2 86	472 50
Os	.....	28	.....	.....	.....	.....	13	.....	13	28	41	0 49	2 15	2 64
Soufre	282	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	291	.....	291	27 86	.....	27 86
Ciment et chaux hydraulique	846	215	.....	.....	.....	.....	.....	.....	846	215	1,061	84 26	8 10	92 36
Argile, chaux et sable	19,327	6,636	.....	.....	.....	.....	3,227	.....	22,554	6,636	29,190	846 91	253 71	1,100 62
Houille	.....	4,096	.....	62	.....	935	.....	20,777	.....	25,870	25,870	.....	1,818 37	1,818 37
Maïs	8	14	.....	.....	.....	24	.....	.....	8	38	46	0 72	1 26	1 98
Bestiaux	41	336	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	336	377	2 16	24 14	26 30
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	81	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81	1	82	13 52	0 05	13 57
Bois de teint. et mat. tinctoriales	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74	.....	74	4 30	.....	4 30
Poisson	187	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	40	227	13 21	2 70	15 91
Lin et chanvre	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 04	.....	0 04
Fleur de farine	589	79	.....	.....	7	74	.....	.....	596	153	749	41 07	8 71	49 78
Meubles	247	158	.....	.....	.....	.....	.....	.....	247	158	405	21 55	9 74	31 29
Gypse	1,779	141	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,779	141	1,920	24 61	5 33	29 94
Verre, de toutes sortes	52	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	54	106	9 74	3 15	12 89
Foin, pressé	936	455	35	.....	8	.....	.....	.....	979	455	1,434	39 16	27 46	66 62
Cochons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux	123	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	123	260	383	6 90	14 81	21 71
Peaux vertes et sal., cor. et sabots	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	2	0 05	0 08	0 13
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	36	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	5	41	3 54	39	3 93

" en gueuse	607	11							607	11	618	29 46	0 42	29 88
" tout autre	11,398	674							11,398	674	12,072	452 55	27 54	480 09
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min. excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	72	143							72	143	215	5 83	5 62	11 45
Farines, de toutes sortes	36	658							36	658	694	2 54	29 75	32 29
Viandes, autres que le lard	26								26		26	2 64		2 64
Marbre	6								6		6	1 14		1 14
Manille														
Mélasses	616	24					125		741	24	765	64 55	1 20	65 75
Clous	485	651							485	651	1,136	80 00	32 55	112 55
Avoine	752	17,852							752	17,852	18,604	25 47	481 91	507 38
Huile, en barils	427	50			5	4	48		480	54	534	48 17	2 70	50 87
Tourteaux oléagineux	12								12		12	1 10		1 10
Pois	860	34,099							860	34,099	34,959	17 36	766 75	784 11
Pommes de terre	9	134							9	134	143	0 44	8 90	9 34
Lard	440	153							440	153	593	42 75	5 79	48 54
Peinture	76	181							76	181	257	12 19	9 05	21 24
Poix et goudron	64	26					222		286	26	312	19 48	1 35	20 83
Guénilles	3	5							3	5	8	0 30	0 50	0 80
Seigle	94	1,335							94	1,335	1,429	3 20	31 35	34 55
Résine	752	113					1,049		1,801	113	1,914	90 89	5 65	96 54
Sel	2,474	39						2	2,474	41	2,515	222 16	1 97	224 13
Pierre, pour la taille	328	20					2,418		2,746	20	2,766	103 56	0 75	104 31
" ouvrée	355						8		363		363	18 15		18 15
" impropre à la taille, non ouvrée		9,038								9,038	9,038		180 75	180 75
Graines, de toutes sortes	8,058	1,772							8,058	1,772	9,830	301 66	65 69	367 35
Moutons		98								98	98		7 52	7 52
Cendre de soude	80	6					2		82	6	88	9 71	0 30	10 01
Acier	226	14							226	14	240	22 07	0 56	22 63
Sucre	1,037	23							1,037	23	1,060	173 53	1 15	174 68
Spiritueux, bière, etc	241	17							241	17	258	35 40	1 00	36 40
Tabac, brut	7								7		7	0 70		0 70
Suif							13		13		13	0 49		0 49
Etain	66	38							66	38	104	9 66	1 90	11 56
Térébenthine	5	14					64		69	14	83	3 91	0 70	4 61
Blé	4,113	19,564							4,113	19,564	23,667	92 03	429 08	521 11
Blanc de plomb	21								21		21	3 63		3 63
Blanc de céruse	61								61		61	12 90		12 90
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,258	1,190	9		454	522	212	7	3,933	1,719	5,652	434 83	125 25	560 08
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	54	6	11	2	40				105	8	113	8 51	0 46	8 97
Courbes pour bâtiments														
Flottes	260	3,944							260	3,944	4,204	19 44	54 88	74 32
Bois de chauffage, sur navires	2,985	7,101		1,065	87				3,072	8,166	11,238	51 26	235 62	286 88
" en radeaux														

N° 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De porss américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	25,752	14,342	789	416					26,541	14,758	41,299	910 26	417 31	1,327 57
" " en rad.		4								4	4		0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		19,068								19,068	19,068		476 70	476 70
Traverses, sur navires	496	30							496	30	526	9 90	0 59	10 49
" en radeaux														
Billots de sciage	197	14,380							197	14,380	14,577	4 50	328 72	333 22
Douves et fonds de barils														
" " pipes														
" " Indes Oc.		8								8	8		0 30	0 30
Douves, saloirs														
Bardeaux	4	6							4	6	10	0 50	0 75	1 25
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.	434	2,093							434	2.093	2,527	7 13	35 17	42 30
" " en rad.	3,732	4,510							3,732	4,510	8,242	96 20	121 80	218 00
Traverses		9,376								9,376	9,376		24 40	24 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	3	8							3	8	11	0 30	0 90	1 20
Total du fret payant péages.	108,380	184,724	844	1,545	613	1,559	7,558	20,786	117,395	208,614	326,009	5,095 11	6,327 09	11,422 20
Articles en franch. ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Maïs		2,487								2,487	2,487			

Articles en franchise, par arrêté en conseil.														
Ciment et chaux hydraulique	.....	469	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	469	469	.....	.....	.....
Argile, chaux et sable	483	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	483	.....	483	.....	.....	.....
Houille	68,771	.....	.....	.....	.....	.....	24,064	443	92,835	443	93,278	.....	.....	.....
Fer, tout autre	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	14	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur navires	.....	140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140	140	.....	.....	.....
Pierre pour la taille	724	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	724	.....	724	.....	.....	.....
Grand total, fret	178,358	187,834	844	1,545	613	1,559	31,622	21,229	211,437	212,167	423,604	.....	.....	.....
Total, péages sur navires												3,891 80	1,698 82	5,590 62
do passagers												408 64	627 96	1,036 60
do marchandises en franchise											$5,083 63	.....	.....	.....
Total, péages												9,395 55	8,653 87	18,049 42

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts
Alcalis, potasse et perlasse		20								20	20	3 80
Pommes	18	26							18	26	44	1 93
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	440							1	440	441	42 02
" " animaux		1,449								1,449	1,449	120 29
Instruments aratoires	3	10							3	10	13	2 05
Orge		150								150	150	11 22
Briques												
Os		8								8	8	0 80
Soudre												
Ciment et chaux hydraulique		20								20	20	1 97
Argile, chaux et sable	400	7,302							400	7,302	7,702	211 49
Houille		648								648	648	23 78
Maïs		4								4	4	39
Bestiaux	1	759							1	759	760	50 54
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1	6							1	6	7	0 66
Lin et chanvre												
Fleur de farine	6	71							6	71	77	6 60
Meules	8	26							8	26	34	4 18
Gypse												
Verre, de toutes sortes		1								1	1	0 19
Foin, pressé		208								208	208	19 17
Cochons		9								9	9	0 72
Chevaux	24	173							24	173	197	9 87
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		16								16	16	1 56
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	8	58							8	58	66	2 60
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim., et aut. min., exc. le fer		835								835	835	41 75
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		27								27	27	2 47
Viandes, autres que le lard		55								55	55	5 27
Marbre												
Manille												
Mélasses	24								24		24	1 42
Clous	10	1							10	1	11	0 75
Avoine		2,901								2,901	2,901	221 38
Huile, en barils	13	12							13	12	25	2 70
Tourteaux oléagineux												
Pois		3,141								3,141	3,141	214 62
Pommes de terre		654								654	654	57 14
Lard	25	18							25	18	43	2 04
Peinture		1								1	1	0 19
Poix et goudron												
Chiffons		6								6	6	0 96
Seigle		48								48	48	4 42
Résine												
Sel	15								15		15	1 39
Pierre, pour la taille												
" ouvrée		3								3	3	0 29
" impropre à la taille												
Graines, toutes sortes		33								33	33	2 76
Moutons		411								411	411	31 00
Cendre de soude												
Acier	16	1							16	1	17	0 50
Sucre	50	3							50	3	53	10 84
Spiritueux, bière, etc	17	4							17	4	21	1 53
Tabac, brut												
Suif		29								29	29	2 52
Etain	2								2		2	0 15
Térébenthine												
Blé		24								24	24	2 19
Blanc de plomb		1								1	1	0 19
Blanc de céruse		1								1	1	0 05
Laine		7								7	7	0 70
Tous autres effets et marchandises non énumérés	89	297							89	297	386	50 29
Ecorce												
Barils, vides		32								32	32	4 03
Courbes, pour bâtiments	1								1		1	0 03
Flottes		30,480								30,480	30,480	323 75
Bois de chauffage, sur navires	165	39,548		759					165	40,307	40,472	1,606 47
" en radeaux		120								120	120	1 20
Cercles		4								4	4	0 41
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	325,711			88,079					325,711	88,079	413,790	30,707 22
" do en radeaux		95								95	95	1 11
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires		40								40	40	3 31
" " " en radeaux												

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Liens de chemin de fer, sur navires		435								435	435	71 97
" en radeaux												
Billots de sciage		17,838								17,838	17,838	410 54
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
" " saloirs												
Bardeaux		189		445						634	634	517 31
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		3		1						4	4	1 72
" " en radeaux												
Bois carré, sur navires		2,804								2,804	2,804	76 30
do en radeaux		3,080								3,080	3,080	53 64
Traverses		220								220	220	0 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué		2								2	2	0 47
Total du fret payant péages	326,608	114,807		89,284					326,608	204,091	530,699	34,955 37
En franchise, par arrêté en conseil—												
Bois de chauffage		3,180								3,180	3,180	
Flottes		15,020								15,020	15,020	
Bois de service, scié		587								587	587	
Bois de construction, carré		2,160								2,160	2,160	
Bois de sciage		11,986								11,986	11,986	
Grand total, fret	326,608	147,740		89,284					326,608	237,024	563,632	

Total, péages sur navires		3,432 93
do passagers		158 65
do articles en franchise	$463 56	
Amendes		10 00
Autres recettes		8 00
Total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		38,564 95

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	3	909						46	3	955	958	61 84
Produits agricoles, non énumérés, légumes								1		1	1	0 10
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge		338	504						504	338	842	44 92
Briques	329	100						237	329	337	666	38 70
Os			341						341		341	34 10
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique								31		31	31	3 10
Argile, chaux et sable	410	245						4,092	410	4,337	4,747	471 87
Houille	40	215						85,648	40	85,863	85,903	8,386 61
Maïs												
Bestiaux		60								60	60	2 00
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		15								15	15	1 50
Bois de teinture et matières tinctoriales								62		62	62	6 20
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	237	36							237	36	273	9 10
Meubles								2		2	2	0 58
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé	625	2,345	133						758	2,345	3,103	138 06
Cochons												
Chevaux		9								9	9	0 30
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	25								25		25	0 84
Minerai de fer												

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou minerai chim. et autre min., excepté le fer.												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses								120		120	120	12 00
Clous												
Avoine		1,391	484						484	1,391	1,875	94 80
Huile, en barils		6						29		35	35	3 49
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,513								1,513	1,513	50 50
Pommes de terre	3								3		3	0 24
Lard												
Peinture								4		4	4	0 40
Poix et goudron								118		118	118	11 80
Guénilles												
Seigle												
Résine								2,042		2,042	2,042	204 20
Sel	124								124		124	5 18
Pierre, pour la taille	1,012								1,012		1,012	101 20
" ouvrée	373							900	373	900	1,273	102 45
" impropre à la taille, non ouvrée								426		426	426	42 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	3	176							3	176	179	5 97
Cendre de soude								149		149	149	9 93
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Suif												
Etain								42		42	42	4 20
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												

Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	685	327		443				2,396	685	3,166	3,851	288 33
Ecorce												
Barils, vides	5		13						18		18	1 64
Courbes, pour bâtiments												
Flottes		3								3	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	11,561	594	12,474						24,035	594	24,629	810 05
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	33,538		63,474						97,012		97,012	5,749 70
" en radeaux			63						63		63	5 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires	1,092		827						1,919		1,919	153 16
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	7		28						35		35	14 21
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	50,072	8,282	78,341	443				96,345	128,413	105,070	233,483	16,871 22
Houille, en franchise	345								345		345	
Grand total du fret	50,417	8,282	78,341	443				96,345	128,758	105,070	233,828	

Total des péages sur navires		2,303 63
" passagers		75 19
" articles en franchise	$30.34	
Amendes et dommages		13 00
Autres recettes		75 30
Revenu total, à part les loyers de pouv. d'eau		19,338 24

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 15.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton'x.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		22								22	22	2 64
Pommes	31	82							31	82	113	3 88
Produits agricoles, non énumérés, légumes	363	11							363	11	374	17 78
" " animaux	46	416							46	416	462	15 16
Instruments aratoires	46	106							46	106	152	17 56
Orge	368	7							368	7	375	8 94
Briques	18	26							18	26	44	1 26
Os	11	11							11	11	22	0 88
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	186	38							186	38	224	6 01
Argile, chaux et sable	90	2							90	2	92	2 16
Houille		9,319								9,319	9,319	410 79
Maïs	4	24							4	24	28	0 75
Bestiaux	4	3							4	3	7	0 20
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	43	30							43	30	73	7 95
Bois de teinture et matières tinctorales	11	13							11	13	24	2 16
Poisson	74	9							74	9	83	2 16
Lin et chanvre												
Farine	110	466							110	466	576	14 70
Meubles	13	26							13	26	39	4 10
Gypse												
Verre, de toutes sortes	51	6							51	6	57	5 67
Foin, pressé	506	4							506	4	510	12 05
Cochons												
Chevaux	5	9							5	9	14	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	11	8							11	8	19	0 73
Glace												
Fer, chemin de fer	10								10		10	0 24
" en gueuse	62	13							62	13	75	2 25
" tout autre	335	84							335	84	419	11 59
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim., et autre min., excep. le fer	2 049	535							2,049	535	2,584	128 90
Saindoux et huile de saindoux	22	27							22	27	49	1 36
Farines, toutes sortes		35								35	35	0 83
Viandes, autres que le lard	11	9							11	9	20	0 55
Marbre	4	2							4	2	6	0 54
Manille												
Mélasse	79	1							79	1	80	7 36
Clous	306	5							306	5	311	28 35
Avoine	140	770							140	770	910	26 28
Huile, en barils	177	275							177	275	452	42 53
Tourteaux oléagineux		3								3	3	0 11
Poix	121	28							121	28	149	4 57
Pommes de terre	16	277							16	277	293	7 97
Lard	227	57							227	57	284	7 44
Peinture	25	1							25	1	26	2 57
Poix et goudron	20								20		20	1 86
Guénilles	8	6							8	6	14	1 54
Seigle	137	25							137	25	162	4 11
Résine	5								5		5	0 45
Sel	1,781	176							1,781	176	1,957	55 14
Pierre, pour la taille	29	37							29	37	66	3 00
" ouvrée	20	4							20	4	24	2 91
" impropre à la taille, non ouvrée		280								280	280	6 61
Graines, toutes sortes	8	8							8	8	16	0 51
Moutons	5								5		5	0 14
Cendre de soude	14								14		14	1 85
Acier	31								31		31	1 04
Sucre	580	65							580	65	645	63 00
Spiritueux, bière, etc	67	15							67	15	82	7 43
Tabac, brut	1								1		1	0 03
Suif												
Etain	14								14		14	1 25
Térébenthine												
Blé	24	146							24	146	170	5 03
Blanc de plomb	23								23		23	2 04
Blanc de céruse	34								34		34	3 00
Laine	1	5							1	5	6	0 24
Tous autres effets et marchandises non énumérés	773	482							773	482	1,255	142 07
Ecorce	20	53							20	53	73	2 95
Barils, vides	75	27							75	27	102	7 57
Courbes pour bâtiments												
Flottes	440	300							440	300	740	11 90
Bois de chauffage, sur navires	24,508	3,056							24,508	3,056	27,564	479 90
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	16,469	10,126	6,934						23,403	10,126	33,529	1,337 59
do do en radeaux		10								10	10	0 38
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		34								34	34	1 68
" " " en radeaux												

N° 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Liens de chemins de fer, sur navires	5,365	66							5,365	66	5,431	571 27
" " en radeaux	815								815		815	86 69
Billots de sciage	61	187							61	187	248	6 00
Bardeaux	77	61							77	61	138	22 19
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	9							5	9	14	2 51
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	495	20							495	20	515	21 77
Traverses	83	14							83	14	97	8 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué	7	16							7	16	23	2 55
Total, fret payant péages	57,570	27,988	6,934						64,504	27,988	92,492	3,677 93
Houille en franchise, par un arrêté du conseil	4,275								4,275		4,275	
Bois de chauffage " "	4,380								4,380		4,380	
Pierre en franchise, pour la construction du canal	350								350		350	
Minerai chimique en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland		554								554	554	
Grand total, fret	66,575	28,542	6,934						73,509	28,542	102,051	

Total des péages sur navires		1,798 75
" passagers		140 42
" houille en franchise	$114.11	
" bois de chauffage en franchise	73.00	
" pierre en franchise	8.18	
" minerai chimique en franchise	27.70	
Quaiage et emmagasinage		131 18
Amendes et dommages		20 00
Autres recettes		314 70
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		6,082 98

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 16.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente,	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	20	636	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	636	656	6 56
Farine	1,839	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,839	68	1,907	19 07
Houille	220	25,390	.....	.....	.....	.....	.....	.....	220	25,390	25,610	256 10
Bois de construction	2,376	1,044	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,376	1,044	3,420	34 20
Autres produits agricoles	3,945	5,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,945	5,597	9,542	95 42
Autres marchandises	1,461	509	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,461	509	1,970	19 70
Total du fret payant péages	9,861	33,244	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,861	33,244	43,105	431 05
Péages sur navires												1,885 98
Autres recettes												3 28
Total, revenu												2,320 31

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		7								7	7	0 68
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	25								25		25	0 25
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Porcs												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	57	77							57	77	134	4 02
Ecorce	32								32		32	0 94
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes		1,127								1,127	1,127	12 16
Bois de chauffage, sur navires	12,915	1,289							12,915	1,289	14,204	145 86
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	711	157							711	158	868	15 63
" en radeaux	160	42							160	42	202	3 60
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux	166	5							166	5	171	10 10

N° 17.—TABBEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires	115								115		115	2 39
" en radeaux	170	10							170	10	180	7 46
Billots de sciage	3,089	125							3,089	125	3,214	25 54
Douves et fonds de barils												
" " de pipes												
" " Indes occidentales												
" saloirs, barils												
Bardeaux	162	9							162	9	171	14 83
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		50								50	50	0 75
" en radeaux	90	1,143							90	1,143	1,233	15 38
Traverses	25	200							25	200	225	4 50
Articles en bois et bois en partie ouvré												
Total, fret payant péages	17,717	4,241							17,717	4,241	21,958	264 09

Total des péages sur navires	329 10
do voyageurs	95 65
Autres recettes	72 00
Total du revenu à l'exclusion des loyers de chutes d'eau	760 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	104	54							104	54	158	3 03
Produits agricoles, non énumérés, légumes	10	255							10	255	265	5 12
" " animaux												
Instruments aratoires	10	2							10	2	12	0 35
Orge	36	565	360						396	565	961	18 04
Briques												
Os		2								2	2	0 04
Soufre	1								1		1	0 02
Ciment et chaux hydraulique	101								101		101	1 90
Argile, chaux et sable												
Houille		572						987		1,559	1,559	28 33
Maïs	3								3		3	0 06
Bestiaux	3	2							3	2	5	0 10
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	11								11		11	0 28
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 05
Poisson	6								6		6	0 12
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9								9		9	0 18
Meubles	72	8	10					3	82	11	93	2 41
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	12								12		12	0 32
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	34	11	3					1	37	12	49	0 98
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	0 02
Glace	150								150		150	3 75
Fre, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	42	1							42	1	43	0 82
Minerai de fer												

N° 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonnx.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chem., et autres min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux	1								1		1	0 02
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre	8								8		8	0 21
Manille												
Mélasse	44								44		44	1 10
Clous	82						12		94		94	2 88
Avoine	17	17							17	17	34	0 64
Huile, en barils	18	57							18	57	75	1 92
Tourteaux oléagineux	1								1		1	0 02
Pois	48	641					12		60	641	701	13 17
Pommes de terre	7								7		7	0 14
Lard												
Peinture	2	5							2	5	7	0 18
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle	202								202		202	3 80
Résine												
Sel	1	28						23	1	51	52	0 99
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	1,511	30							1,511	30	1,541	15 41
Graines, de toutes sortes		152								152	152	2 86
Mouton	10								10		10	0 02
Cendre de soude	13								13		13	0 33
Acier												
Sucre	110								110		110	2 79
Spiritueux, bière, etc	8								8		8	0 21
Tabac, brut		2								2	2	0 04
Suif												
Etain	1								1		1	0 03
Térébenthine												
Blé	30	380							30	380	410	7 71
Blanc de plomb	43								43		43	1 08
Blanc de céruse												

Bois												
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	965	50						13	965	63	1,028	25 57
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	150		192						342		342	2 85
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	80	463	309						389	463	852	9 60
" en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires												
" en radeaux												
Billots de sciage		27								27	27	0 30
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves												
Bardeaux	3	1							3	1	4	0 21
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		3,305								3,305	3,305	41 25
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1								1		1	0 05
Total, fret payant péages	3,963	6,630	874				24	1,027	4,861	7,657	12,518	201 30

Total des péages sur navires	255 84
do passagers	179 87
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	637 01

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-mentionnés

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	370,883	4,150 94	669,196	3,888 03	68,558	226 70
Navires à vapeur américains	470,308	7,062 68	21,030	166 50	378	5 29
Voiliers canadiens	192,981	3,893 09	1,165,469	12,546 61	44,488	580 36
Voiliers américains	108,348	2,405 72	69,070	516 97	115,086	1,491 28
Total, classe n° 1.	1,142,520	17,512 43	1,924,765	17,118 11	228,510	2,303 63
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	33,996	429 81	64,671	3,036 55	4,298	75 19
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	225	31 01	12,903	526 80	666	38 70
Soufre	66	9 90	291	27 86	...	...
Ciment et chaux hydraulique	50	6 32	4,949	675 56	31	3 10
Argile, chaux et sable	70	5 25	31,418	1,434 82	4,747	471 87
Poisson	305	40 56	757	95 41	...	...
Gypse	...	...	1,920	29 94	...	...
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,324	496 38	...	...
" en gueuse	499	99 80	3,706	493 08	...	...
" tout autre	993	172 02	13,915	756 54	25	0 84
Acier	8,420	1,263 00	869	116 98	...	...
Sel	1,804	354 70	7,009	898 23	124	5 18
Pierre, pour la taille	3,774	754 80	4,476	360 81	1,012	101 20
Pommes	1,211	32 18	5,100	727 82	958	61 84
Orge	8,108	1,621 60	21,202	548 23	842	44 92
Maïs	171,892	34,378 40	6,561	889 92	...	...
Coton, brut	...	...	...	...	...	...
Lin et chanvre	...	...	1	0 04	...	...
Fleur de farine	15,012	2,275 93	4,380	594 43	273	9 10
Foin, pressé	121	19 20	1,434	66 62	3,103	138 06
Farines de toutes sortes	29,447	5,889 30	739	39 04	...	...
Tourteaux oléagineux	...	...	12	1 10	...	...
Avoine	51,346	10,269 20	21,277	730 62	1,875	94 80
Pois	764	128 80	47,799	1,527 11	1,513	50 50
Pommes de terre	...	...	148	10 09	3	0 24
Seigle	68,566	13,713 20	2,072	87 71	...	...
Graines de toutes sortes	257	51 40	10,081	405 00	...	...
Tabac, brut	...	...	8	0 85	...	...
Blé	219,727	43,319 99	40,089	2,182 37	...	...
Tous autres produits agricoles, légumes	453	29 00	2,427	178 07	1	0 10
Os	...	...	134	16 59	341	34 10
Bestiaux	1	0 02	390	28 25	60	2 00
Cochons	...	...	11	1 65	...	...
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	73	10 95	44	6 43	...	...
Chevaux	81	3 21	422	27 56	9	0 30
Saindoux et huile de saindoux	17	3 40	325	27 95	...	...
Viandes, autres que le lard	80	16 00	35	3 99	...	...
Lard	73	14 60	659	58 44	...	...
Moutons	...	...	100	7 82	179	5 97
Suif	119	18 70	26	2 44	...	...
Laine	1,077	215 10	13	1 95	...	...
Tous autres produits agricoles, animaux	...	...	1,199	172 89	...	...
Total, classe n° 3	584,758	114,766 59	252,225	14,257 39	15,762	1,062 82

Suite—CANAUX.

et montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
139,696	209 76	163,388	656 17	84,809	768 38	31,556	631 12	29,695	229 87
168	0 50	186	2 29	626	15 08	...	...	28	0 75
11,345	43 58	158,129	2,200 92	81,735	831 78	62,743	1,254 86	24,053	98 48
92	2 00	24,817	573 55	12,831	183 51	...	...	...	...
151,301	255 84	346,520	3,432 93	180,001	1,798 75	94,299	1,885 98	53,776	329 10
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,939	179 87	12,426	158 65	5,958	140 42	...	...	10,374	95 65
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
...	...	...	...	44	1 26	...	...	7	0 68
1	0 02	...	...	...	...	...	...	...	...
101	1 90	20	1 97	224	6 01	...	...	...	...
...	...	7,702	211 49	92	2 16	...	...	...	...
6	0 12	7	0 66	83	2 16	656	6 56	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	10	0 24	...	...	...	...
...	...	...	...	75	2 25	...	...	...	...
43	0 82	66	2 60	419	11 59	...	...	...	...
...	...	17	0 50	31	1 04	...	...	...	...
52	0 99	15	1 39	1,957	55 14	...	...	...	...
...	...	...	...	66	3 00	...	...	...	...
158	3 03	44	1 93	113	3 88	...	...	...	...
961	18 04	150	11 22	375	8 94	...	...	...	...
3	0 06	4	0 39	28	0 75	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	0 18	77	6 60	576	14 70	1,907	19 07	25	0 25
...	...	208	19 17	510	12 05	...	...	...	...
...	...	27	2 47	35	0 83	...	...	...	...
1	0 02	...	...	3	0 11	...	...	...	...
34	0 64	2,901	221 38	910	26 28	...	...	...	...
701	13 17	3,141	214 62	149	4 57	...	...	...	...
7	0 14	654	57 14	293	7 97	...	...	...	...
202	3 80	48	4 42	162	4 11	...	...	...	...
152	2 86	33	2 76	16	0 51	...	...	...	...
2	0 04	...	...	1	0 03	...	...	...	...
410	7 71	24	2 19	170	5 03	...	...	...	...
265	5 12	441	42 02	374	17 78	9,542	95 42	...	...
2	0 04	8	0 80	22	0 88	...	...	...	...
5	0 10	760	50 54	7	0 20	...	...	...	...
...	...	9	0 72	...	...	...	...	...	...
1	0 02	16	1 56	19	0 73	...	...	...	...
49	0 98	197	9 87	14	0 50	...	...	...	...
1	0 02	...	...	49	1 36	...	...	...	...
...	...	55	5 27	20	0 55	...	...	...	...
...	...	43	2 04	284	7 44	...	...	...	...
10	0 02	411	31 00	5	0 14	...	...	...	...
...	...	29	2 52	...	...	...	...	...	...
...	...	7	0 70	6	0 24	...	...	...	...
...	...	1,449	120 29	462	15 16	...	...	...	...
3,176	59 84	18,563	1,030 23	7,604	219 59	12,105	121 05	32	0 93

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	36	7 20	103	19 69	...	...
Instruments aratoires	1	0 15	93	13 92	...	...
Faïence et poterie	...	...	339	64 97	15	1 50
Bois de teinture et matières tinctoriales	...	...	89	7 30	62	6 20
Meubles	17	2 72	1,107	171 69	2	0 58
Verre, de toutes sortes	36	5 50	464	84 49	...	...
Marbre	3,745	561 75	15	2 94	...	...
Manille	179	26 85	...	...	...	...
Mélasse	40	7 90	849	82 55	120	12 00
Clous	75	4 95	2,965	478 35	...	...
Huile, en barils	55	7 65	993	142 67	35	3 49
Peinture	22	3 30	506	71 04	4	0 40
Poix et goudron	49	7 35	365	31 43	118	11 80
Guénilles	60	12 00	186	36 40	...	...
Résine	...	...	1,916	96 94	2,042	204 20
Cendre de soude	42	6 30	727	137 81	149	9 93
Sucre	393	22 30	3,898	742 28	...	...
Pierre, ouvrée	2	0 30	366	18 75	1,273	102 45
Ferblanc	258	38 31	549	100 56	...	...
Térébenthine	...	...	89	5 81	42	4 20
Blanc de plomb	...	...	156	30 63	...	...
Blanc de céruse	...	...	354	71 50	...	...
Whiskey et tous autres spiritueux	231	45 42	1,158	216 40	...	...
Marchandises, non énumérées	46,653	6,899 81	11,039	1,637 48	3,851	288 33
Total, classe n° 4	51,894	7,659 76	28,326	4,265 60	7,713	645 08
Classe n° 5.						
Ecorce	...	...	13	375	...	...
Barils, vides	109	22 10	255	34 31	18	1 64
Courbes pour bâtiments	...	...	...	...	...	...
Flottes	40	1 75	4,204	74 32	3	25
Bois de chauffage, sur navires	9,321	431 49	11,673	315 88	24,629	810 05
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié, sur navires	70,122	12,536 95	42,385	1,429 57	97,012	5,749 70
" " en radeaux	...	...	4	0 15	63	5 00
Cercles	...	...	...	...	...	...
Liens de chemin de fer, sur navires	241	13 78	526	10 49	1,919	153 16
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...
" " en radeaux	...	...	19,068	476 70	...	...
Bois de construction, carré, sur navires	25,752	3,859 56	2,527	42 30	...	...
" " " en radeaux	379	15 58	8,242	218 00	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	15	6 00	50	16 80	...	...
Bardeaux	19	7 81	10	1 25	35	14 21
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	...	...	...	...	...	...
" " " en rad.	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	3,190	128 64	14,577	333 22	...	...
Douves et fonds, barils	155	12 40	...	...	...	...
" pipes	96	17 60	...	...	...	...
" Indes Occidentales	132	24 68	8	30	...	...
" saloirs	...	...	...	...	...	...
Traverses	...	...	9,376	24 40	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Total, classe n° 5	109,571	17,078 34	112,918	2,981 44	123,679	6,734 01

Suite—CANAUX.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	20	3 80	22	2 64	.....	.....	.....	.....
12	0 35	13	2 05	152	17 56	.....	.....	.....	.....
11	0 28	.....	.....	73	7 95	.....	.....	.....	.....
2	0 05	.....	.....	24	2 16	.....	.....	.....	.....
93	2 41	34	4 18	39	4 10	.....	.....	.....	.....
12	0 32	1	0 19	57	5 67	.....	.....	.....	.....
8	0 21	.....	.....	6	0 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
44	1 10	24	1 42	80	7 36	.....	.....	.....	.....
94	2 88	11	0 75	311	28 35	.....	.....	.....	.....
75	1 92	25	2 70	452	42 53	.....	.....	.....	.....
7	0 18	1	0 19	26	2 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	20	1 86	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 96	14	1 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5	0 45	.....	.....	.....	.....
13	0 33	.....	.....	14	1 85	.....	.....	.....	.....
110	2 79	53	10 84	645	63 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 29	24	2 91	.....	.....	.....	.....
1	0 03	2	0 15	14	1 25	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
43	1 08	1	0 19	23	2 04	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	34	3 00	.....	.....	.....	.....
8	0 21	21	1 53	82	7 43	.....	.....	.....	.....
1,028	25 57	386	50 29	1,255	142 07	1,970	19 70	134	4 02
1,561	39 71	602	79 58	3,372	348 83	1,970	19 70	134	4 02
.....	.....	.....	.....	73	2 95	.....	.....	32	0 94
.....	.....	32	4 03	102	7 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	30,480	323 75	740	11 90	.....	.....	1,127	12 16
342	2 85	40,472	1,606 47	27,564	479 90	.....	.....	14,204	145 86
.....	.....	120	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....
852	9 60	413,790	30,707 22	33,529	1,337 59	3,420	34 20	868	15 63
.....	.....	95	1 11	10	0 38	.....	.....	202	3 60
.....	.....	4	0 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	435	71 97	5,431	571 27	.....	.....	115	2 39
.....	.....	.....	.....	815	86 69	.....	.....	180	7 46
.....	.....	40	3 31	34	1 68	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171	10 10
.....	.....	2,804	76 30	.....	.....	.....	.....	50	0 75
3,305	41 25	3,080	53 64	515	21 77	.....	.....	1,233	15 38
1	0 05	2	0 47	23	2 55	.....	.....	.....	.....
4	0 21	634	517 31	138	22 19	.....	.....	171	14 83
.....	.....	4	1 72	14	2 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	30	17,838	410 54	248	6 00	.....	.....	3,214	25 54
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	220	0 55	97	8 26	.....	.....	225	4 50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,531	54 26	510,051	33,780 03	69,333	2,563 21	3,420	34 20	21,792	259 14

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	181,075	36,215 00	171,721	23,696 02	85,903	8,386 61
Cryolithe ou minerai chimique	2,327	116 35	1,205	60 25	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	203	12 67	9,138	189 15	426	42 60
Glace	350	17 50	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	183,955	36,361 52	182,064	23,945 42	86,329	8,429 21
Total, fret et péages	930,178	193,808 45	575,533	65,604 51	233,483	19,249 94
Bois de construct. et autre, en franchise.	263	12 00	5,827	668 64	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	14,312	2,092 40	413,691	12,625 94	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	944,753	195,912 85	995,051	78,899 09	233,828	19,280 28

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

Suite—CANAUX.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1,559	28 33	648	23 78	9,319	410 79	25,610	256 10	.....	.....
.....	.....	835	41 75	2,584	128 90	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,541	15 41	.....	.....	280	6 61	.....	.....	.....	.....
150	3 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,250	47 49	1,483	65 53	12,183	546 30	25,610	256 10	.....	.....
12,518	637 01	530,699	38,546 95	92,492	5,617 10	43,105	2,317 03	21,958	688 84
.....	.....	32,933	463 56	4,380	73 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5,179	149 99	.....	.....	.....	.....
12,518	637 01	563,632	39,010 51	102,051	5,840 09	43,105	2,317 03	21,958	688 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passés par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,142,520	17,512 43	1,924,765	17,118 11	228,510	2,303 63
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	33,996	429 81	64,671	3,036 55	4,298	75 19
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce	...	...	13	3 75	...	...
Courbes pour navires	...	...	...	...	...	...
Flottes	40	1 75	4,204	74 32	3	0 25
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage	9,321	431 49	11,673	315 88	24,629	810 05
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié	70,122	12,536 95	42,389	1,429 72	97,075	5,754 70
" " En fr.	...	...	3,738	...	...	...
Mâts, espars, etc.	...	...	19,068	476 70	...	...
Liens de chemins de fer	241	13 78	526	10 49	1,919	153 16
Billots de sciage	3,190	128 64	14,577	333 22	...	...
" En fr.	263	...	...	...	...	...
Douves de toutes sortes	383	54 68	8	0 30	...	...
" " En fr.	...	...	128	...	...	...
Bardeaux	19	7 81	10	1 25	35	14 21
Piquets et perches	...	...	...	...	...	...
Bois de construction, carré	26,131	3,875 14	10,769	260 30	...	...
" " En fr.	...	...	1,960	...	...	...
Traverses	...	...	9,376	24 40	...	...
Total	109,710	17,050 24	118,439	2,930 33	123,661	6,732 37
Animaux vivants.						
Bestiaux	1	0 02	390	28 25	60	2 00
Cochons	...	...	11	1 65	...	...
Chevaux	81	3 21	422	27 56	9	0 30
"	...	...	1	...	...	...
Moutons	...	...	100	7 82	179	5 97
Total	82	3 23	924	65 28	248	8 27
Produits des animaux.						
Os	...	...	134	16 59	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, crues	73	10 95	44	6 43	...	...
Saindoux et huile de saindoux	17	3 40	325	27 95	...	...
" " En fr.	16	...	...	...	...	...
Viandes, autres que le lard	80	16 00	35	3 99	...	...
" " En fr.	...	...	94	...	...	...
Lard	73	14 60	659	58 44	...	...
Suif	119	18 70	26	2 44	...	...
Laine	1,077	215 10	13	1 95	...	...
" En fr.	2	...	...	...	...	...
Produits agricoles non spécifiés, animaux	...	...	1,199	172 89	...	...
Total	1,457	278 75	2,529	290 68	341	34 10

Suite—CANAUX.

l'exercice finissant le 30 juin 1892, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la Vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
151,301	255 84	346,520	3,432 93	180,001	1,798 75	94,299	1,885 98	53,776	329 10
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre.	
14,939	179 87	12,426	158 65	5,958	140 42	.....	.....	10,374	95 65
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
.....	.....	.....	.....	73	2 95	.....	.....	32	0 94
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	30,480	323 75	740	11 90	.....	.....	1,127	12 16
.....	.....	15,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
342	2 85	40,592	1,607 67	27,564	479 90	.....	.....	14,204	145 86
.....	.....	3,180	.....	4,380	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....
852	9 60	413,885	30,708 33	33,539	1,337 97	3,420	34 20	1,070	19 23
.....	.....	587	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	40	3 31	34	1 68	.....	.....	171	10 10
.....	.....	435	71 97	6,246	657 96	.....	.....	295	9 85
27	0 30	17,838	410 54	248	6 00	.....	.....	3,214	25 54
.....	.....	11,986	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 21	634	517 31	138	22 19	.....	.....	171	14 83
.....	.....	4	1 72	14	2 51	.....	.....	.....	.....
3,305	41 25	5,884	129 94	515	21 77	.....	.....	1,283	16 13
.....	.....	2,160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	220	0 55	97	8 26	.....	.....	225	4 50
4,530	54 21	542,950	33,775 53	73,588	2,553 09	3,420	34 20	21,792	259 14
5	0 10	760	50 54	7	0 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9	0 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
49	0 98	197	9 87	14	0 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	0 02	411	31 00	5	0 14	.....	.....	.....	.....
64	1 10	1,377	92 13	26	0 84	.....	.....	.....	.....
2	0 04	8	0 80	22	0 88	.....	.....	.....	.....
1	0 02	16	1 56	19	0 73	.....	.....	.....	.....
1	0 02	.....	.....	49	1 36	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	55	5 27	20	0 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	43	2 04	284	7 44	.....	.....	.....	.....
.....	.....	29	2 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7	0 70	6	0 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,449	120 29	462	15 16	.....	.....	.....	.....
4	0 08	1,607	133 18	862	26 36	.....	.....	.....	.....

ANNEXE A—

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	453	29 00	2,427	178 07	1	0 10
En fr	29		2			
Pommes	1,211	32 18	5,100	727 82	958	61 84
Orge	8,108	1,621 60	21,202	548 23	842	44 92
Maïs	171,892	34,378 40	6,561	889 92		
" En fr.			57,156			
Lin et chanvre			1	0 04		
Farine	15,012	2,275 93	4,380	594 43	273	9 10
" En fr.			3,357			
Foin, pressé	121	19 20	1,434	66 62	3,103	138 06
Farines, toutes sortes	29,447	5,889 30	739	39 04		
" " En fr.			18			
Manille	179	26 85				
Avoine	51,346	10,269 20	21,277	730 62	1,875	94 80
Pois	764	128 80	47,799	1,527 11	1,513	50 50
" En fr.			524			
Pommes de terre			148	10 09	3	0 24
Seigle	68,566	13,713 20	2,072	87 71		
" En fr.			67,335			
Graines, toutes sortes	257	51 40	10,081	405 00		
" En fr.			2			
Tabac, brut			8	0 85		
Blé	219,727	43,319 99	40,089	2,182 37		
" En fr.			182,087			
Total	567,112	111,755 05	473,799	7,987 92	8,568	399 56
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	36	7 20	103	19 69		
" En fr.	31		36			
Instruments aratoires	1	0 15	93	13 92		
Barils, vides	109	22 10	255	34 31	18	1 64
" En fr.			1			
Briques	225	31 01	12,903	526 80	666	38 70
" En fr.	315					
Ciment et chaux hydraulique	50	6 32	4,949	675 56	31	3 10
" " En fr.	2,939		469			
Faïence et poterie			339	64 97	15	1 50
" En fr.	141					
Meubles	17	2 72	1,107	171 69	2	0 58
" En fr.	1					
Verre, de toutes sortes	36	5 50	464	84 49		
" En fr.	31		1			
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,324	496 38		
" En fr.	3,028					
Fer, en gueuse	499	99 80	3,706	493 08		
" " En fr.	56		371			
" tout autre	993	172 02	13,915	756 54	25	84
" " En fr.	452		14			
Mélasses	40	7 90	849	82 55	120	12 00
Clous	75	4 95	2,965	478 35		
" En fr.	570					
Huile	55	7 65	993	142 67	35	3 49
" En fr.	41					
Tourteaux oléagineux			12	1 10		
Peinture	22	3 30	506	71 04	4	40
" En fr.	28					
Poix et goudron	49	7 35	365	31 43	118	11 80
" En fr.	21					
Résine			1,916	96 94	2,042	204 20

Suite—CANAUX.

sous-mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
265	5 12	441	42 02	374	17 78	9,542	95 42	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
158	3 03	44	1 93	113	3 88	...	...	...	...
961	18 04	150	11 22	375	8 94	...	...	...	...
3	0 06	4	0 39	28	0 75	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	0 18	77	6 60	576	14 70	1,907	19 07	25	0 25
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	208	19 17	510	12 05	...	...	...	...
...	...	27	2 47	35	0 83	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	0 64	2,901	221 38	910	26 28	...	...	...	...
701	13 17	3,141	214 62	149	4 57	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	0 14	654	57 14	293	7 97	...	...	...	...
202	3 80	48	4 42	162	4 11	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
152	2 86	33	2 76	16	0 51	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	0 04	...	...	1	0 03	...	...	...	...
410	7 71	24	2 19	170	5 03	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2,904	54 79	7,752	586 31	3,712	107 43	11,449	114 49	25	0 25
...	...	20	3 80	22	2 64	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	0 35	13	2 05	152	17 56	...	...	...	...
...	...	32	4 03	102	7 57	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	44	1 26	...	...	7	0 68
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
101	1 90	20	1 97	224	6 01	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	0 28	...	...	73	7 95	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
93	2 41	34	4 18	39	4 10	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	0 32	1	0 19	57	5 67	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	10	0 24	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	75	2 25	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
43	0 82	66	2 60	419	11 59	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
44	1 10	24	1 42	80	7 36	...	...	...	...
94	2 88	11	75	311	28 35	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
75	1 92	25	2 70	452	42 53	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 02	...	...	3	11	...	...	...	...
7	0 18	1	0 19	26	2 57	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	20	1 86	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	5	0 45	...	...	...	...

ANNEXE A—

N° 20.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures—Fin.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Cendre de soude	42	6 30	727	137 81	149	9 93
" ....En fr.	324					
Spiritueux, whiskey, etc	231	45 42	1,158	216 40		
" " ...En fr.	330		21			
Acier	8,420	1,263 00	869	116 98		
" ....En fr.	6					
Sucre	393	22 30	3,898	742 28		
" ....En fr.	628					
Ferblanc	258	38 31	549	100 56		
" ....En fr.	48					
Térébenthine			89	5 81	42	4 20
Blanc de plomb			156	30 63		
" ....En fr.	6					
Blanc de céruse			354	71 50		
" ....En fr.	50					
Articles en bois	15	6 00	50	16 80		
Total	20,739	1,778 35	57,527	5,680 28	3,267	292 38
Marchandises.						
Soufre, brut	66	9 90	291	27 86		
Argile, chaux et sable	70	5 25	31,418	1,434 82	4,747	471 87
" " ....En fr.	191		483			
Houille	181,075	36,215 00	171,721	23,696 02	85,903	8,386 61
" ....En fr.			99,139		345	
Bois de teinture et matières tinct.			89	7 30	62	6 20
Poisson	305	40 56	757	95 41		
" ....En fr.	433					
Gypse			1,920	29 94		
Minerais, de toutes sortes	2,327	116 35	1,205	60 25		
" " ..En fr.	544		1,629			
Marble	3,745	561 75	15	2 94		
Guénilles	60	12 00	186	36 40		
Sel	1,804	354 70	7,009	898 23	124	5 18
" ....En fr.	3,367					
Pierre, de toutes sortes	3,979	767 77	13,980	568 71	2,711	246 25
" " ....En fr.			724			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	47,003	6,917 31	11,039	1,637 48	3,851	288 33
" " En fr.	684		228			
Total	245,653	45,000 59	341,833	28,495 36	97,743	9,404 44
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	944,753	193,808 45	995,051	65,604 51	233,828	19,249 94

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1892.

Suite—CANAUX.

sous-mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
13	0 33	...	...	14	1 85	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	0 21	21	1 53	82	7 43	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	17	0 50	31	1 04	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
110	2 79	53	10 84	645	63 00	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 03	2	0 15	14	1 25	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
43	1 08	1	0 19	23	2 04	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1	0 05	34	3 00	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 05	2	0 47	23	2 55	...	...	...	...
669	16 67	344	37 61	2,980	232 23	...	...	7	0 68
1	0 02	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	7,702	211 49	92	2 16	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,559	28 33	648	23 78	9,319	410 79	25,610	256 10	...	...
...	...	...	...	4,275	...	...	...	...	...
2	0 05	...	...	24	2 16	...	...	...	...
6	0 12	7	0 66	83	2 16	656	6 56	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	835	41 75	2,584	128 90	...	...	...	...
...	...	...	...	554	...	...	...	...	...
8	0 21	...	...	6	0 54	...	...	...	...
...	...	6	0 96	14	1 54	...	...	...	...
52	0 99	15	1 39	1,957	55 14	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,541	15 41	3	0 29	370	12 52	...	...	...	...
...	...	...	...	350	...	...	...	...	...
1,178	29 32	386	50 29	1,255	142 07	1,970	19 70	134	4 02
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4,347	74 45	9,602	330 61	20,883	757 98	28,236	282 36	134	4 02
12,518	637 01	563,632	38,546 95	102,051	5,617 10	43,105	2,317 03	21,958	688 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—

N° 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus

Canaux et bureaux.	1891.				
	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippewa	3 79	11 84	9 78	6 02	5 30
Colborne	19,048 57	24,780 58	24,832 34	18,735 94	10,127 52
Dalhousie	6,407 44	6,852 84	8,199 83	10,952 98	3,694 07
Dunnville	40 95	52 81	28 80	106 43	116 57
Maitland	1 23	.....	.....	1 00	.....
Robinson	32 81	64 99	8 73	95 91	107 08
Sainte-Catherine	87 48	109 84	85 54	65 47	41 48
Total, canal Welland	25,622 27	31,872 90	33,165 02	29,963 75	14,092 02
Canaux du Saint-Laurent.					
Beauharnois	237 38	235 03	374 20	177 72	115 01
Cardinal	211 59	24 04	74 69	91 82	48 61
Cornwall	4,866 31	3,160 57	2,729 29	3,108 80	2,506 68
Kingston	1,909 78	1,242 03	813 58	1,681 84	1,169 74
Lachine	330 29	273 96	457 25	451 94	270 58
Montréal	4,371 38	4,605 41	3,961 51	3,146 65	2,622 00
Total, canaux du Saint-Laurent	11,926 73	9,541 04	8,410 52	8,658 77	6,732 62
Canal Chambly.					
Chambly	1,196 00	1,281 19	885 01	1,511 46	927 83
Saint-Jean	1,875 41	1,401 14	1,192 17	1,353 25	864 50
Saint-Ours	79 38	60 16	103 73	178 20	100 87
Total, canal Chambly	3,150 79	2,742 49	2,180 91	2,042 91	1,893 20
Canaux de l'Ottawa.					
Ottawa	3,597 40	2,629 84	2,268 53	2,457 39	1,520 54
Carillon	8 98	6 10	5 59	24 82	32 11
Grenville	3,017 00	2,542 39	2,078 88	1,863 28	1,697 12
Sainte-Anne	274 81	234 00	245 07	304 48	94 10
Total, canaux de l'Ottawa	6,898 19	5,412 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87
Canal Rideau.					
Kingston-Mills	329 49	257 00	178 89	153 16	112 96
Ottawa	620 32	600 07	539 26	681 64	348 11
Smith's Falls	175 69	102 81	85 27	52 56	31 82
Total, canal Rideau	1,125 50	959 88	803 42	887 36	492 89
Canal Saint-Pierre.					
Canal Saint-Pierre	102 35	111 36	282 77	438 40	383 37
Canaux du district de Newcastle.					
Burleigh	18 60	11 39	21 57	19 93	1 75
Bobcaygeon	70 56	91 32	67 38	57 03	10 25
Peterborough	21 35	18 74	21 59	16 54	6 55
Hastings	8 00	6 25	2 25	1 25	.....
Fenelon Falls	0 50	0 50	3 70	.....	1 25
Buckhorn	10 85	9 40	8 75	0 30	.....
Total, canaux du district de Newcastle	129 86	137 60	125 24	95 05	19 80
Canal Murray.					
Brighton	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28
Grand total	49,101 78	50,956 34	49,629 80	47,782 26	26,989 05

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

Suite—CANAUX.

chaque mois pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	1892.					Total.
Décembre.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	3 79	6 06	46 58
840 43	.....	.....	6,505 16	20,211 65	16,662 95	141,745 14
24 35	.....	.....	4,878 01	4,581 77	4,819 45	50,410 74
.....	.....	.....	.....	29 17	56 04	430 77
.....	.....	.....	.....	.....	1 76	3 99
13 39	.....	.....	71 01	151 52	73 45	618 89
3 24	.....	.....	30 88	65 84	62 57	552 34
881 41	.....	.....	11,485 06	25,043 74	21,682 28	193,808 45
.....	.....	.....	.....	49 85	96 01	1,285 20
1 45	.....	.....	127 84	61 22	115 88	757 14
66 89	.....	.....	.....	2,859 13	4,063 72	23,361 39
.....	.....	.....	442 91	1,159 45	3,450 13	11,869 46
4 92	.....	.....	.....	198 51	261 67	2,249 12
.....	.....	.....	.....	3,321 64	4,053 61	26,082 20
73 26	.....	.....	570 75	7,649 80	12,041 02	65,604 51
.....	.....	.....	.....	883 85	1,020 07	7,705 41
.....	.....	.....	.....	2,507 86	1,659 42	10,853 75
.....	.....	.....	19 45	71 44	77 55	690 78
.....	.....	.....	19 45	3,463 15	2,757 04	19,249 94
.....	.....	.....	261 25	3,548 14	3,347 92	19,631 01
.....	.....	.....	1 25	23 90	13 03	115 78
.....	.....	.....	156 65	2,839 98	3,051 44	17,246 74
1 00	.....	.....	5 35	114 46	280 15	1,553 42
1 00	.....	.....	424 50	6,526 48	6,692 54	38,546 95
.....	.....	.....	.....	157 02	86 56	1,275 08
.....	.....	.....	.....	406 19	548 34	3,743 93
.....	.....	.....	.....	41 86	108 08	598 09
.....	.....	.....	.....	605 07	742 98	5,617 10
163 66	30 92	1 06	180 32	254 58	368 24	2,317 03
.....	.....	.....	2 36	4 76	21 02	101 38
.....	.....	.....	.....	19 81	41 33	357 68
.....	.....	.....	6 14	16 54	33 11	140 56
.....	.....	.....	.....	13 14	1 93	32 82
.....	.....	.....	1 00	2 25	7 50	16 70
.....	.....	.....	1 00	0 50	8 90	39 70
.....	.....	.....	10 50	57 00	113 79	688 84
.....	.....	.....	24 39	66 32	80 29	637 01
1,119 33	30 92	1 06	12,714 97	43,666 14	44,478 18	326,469 83

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports americains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	1,175	101,036	90,213	79,027	3,661	307	.....	7,574	89,065	187,944	182,939	370,883	4,150 94
" à voiles	664	36,437	33,133	55,278	6,452	2	.....	6,905	54,774	98,622	94,359	192,981	3,893 09
Total, du Canada	1,839	137,473	123,346	134,305	10,113	309	.....	14,479	143,839	286,566	277,298	563,864	8,044 03
Navires américains, à vapeur	502	1	1	16,631	189	218,678	183,056	186	51,566	235,496	234,812	470,308	7,062 68
" à voiles	267	666	20	8,964	3,026	41,556	31,497	2,577	20,042	53,763	54,585	108,348	2,405 72
Total, Etats-Unis	769	667	21	25,595	3,215	260,234	214,553	2,763	71,608	289,259	289,397	578,656	9,468 40
Grand total, Canal Welland	2,608	138,140	123,367	159,900	13,328	260,543	214,553	17,242	215,447	575,825	566,695	1,142,520	17,512 43
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,073	348,559	297,246	16,912	608	.....	.....	.....	5,871	365,471	303,725	669,196	3,888 03
" à voiles	5,968	594,878	451,422	47,839	320	.....	.....	.....	71,010	642,717	522,752	1,165,469	12,546 61
Total, du Canada	9,041	943,437	748,668	64,751	928	.....	.....	.....	76,881	1,008,188	826,477	1,834,665	16,434 64
Navires américains, à vapeur	508	55	302	4,007	20	7,194	6,892	20	2,540	11,276	9,754	21,030	166 50
" à voiles	609	968	15,989	8,366	1,681	1,107	705	28,722	11,532	39,163	29,907	69,070	516 97
Total, Etats-Unis	1,117	1,023	16,291	12,373	1,701	8,301	7,597	28,742	14,072	50,439	39,661	90,100	683 47
Grand total, canal du St-Laurent	10,158	944,460	764,959	77,124	2,629	8,301	7,597	28,742	90,953	1,058,627	866,138	1,924,765	17,118 11

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	514	34,159	33,722	94	.....	.....	.....	.....	583	34,253	34,305	68,558	226 70
" à voiles	585	11,107	10,308	7,798	.....	.....	.....	.....	15,275	18,905	25,583	44,488	580 36
Total	1,099	45,266	44,030	7,892	.....	.....	.....	.....	15,858	53,158	59,888	113,046	807 06
Navires américains, à vapeur	14	55	92	160	.....	.....	.....	.....	71	215	163	378	5 29
" " à voiles	1,094	969	3,029	43,574	.....	.....	.....	.....	67,514	44,543	70,543	115,086	1,491 28
Total, américains	1,108	1,024	3,121	43,734	.....	.....	.....	.....	67,585	44,758	70,706	115,464	1,496 57
Grand total, canal Chambly	2,207	46,290	47,151	51,626	.....	.....	.....	.....	83,443	97,916	130,594	228,510	2,303 63
Canaux de l'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur	997	51,772	109,386	.....	2,230	.....	.....	.....	.....	51,772	111,616	163,388	656 17
" à voiles	1,194	8,407	134,629	.....	15,093	.....	.....	.....	.....	8,407	149,722	158,129	2,200 92
Total, du Canada	2,191	60,179	244,015	.....	17,323	.....	.....	.....	.....	60,179	261,338	321,517	2,857 09
Navires américains, à vapeur	4	102	33	.....	51	.....	.....	.....	.....	102	84	186	2 29
" " à voiles	251	3,237	751	.....	20,424	.....	.....	405	.....	3,642	21,175	24,817	573 55
Total, américains	255	3,339	784	.....	20,475	.....	.....	405	.....	3,744	21,259	25,003	575 84
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,446	63,518	244,799	.....	37,798	.....	.....	405	.....	63,923	282,597	346,520	3,432 93
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur	1,344	40,047	44,609	153	.....	.....	.....	.....	.....	40,200	44,609	84,809	768 38
" à voiles	1,025	39,907	41,510	318	.....	.....	.....	.....	.....	40,225	41,510	81,735	831 78
Total, du Canada	2,369	79,954	86,119	471	.....	.....	.....	.....	.....	80,425	86,119	166,544	1,600 16
Navires canadiens, à vapeur	62	278	348	.....	.....	.....	.....	.....	.....	278	348	626	15 08
" " à voiles	145	2,012	7,854	2,965	.....	.....	.....	.....	.....	4,977	7,854	12,831	183 51
Total, américains	207	2,290	8,202	2,965	.....	.....	.....	.....	.....	5,255	8,202	13,457	198 59
Grand total, canal Rideau	2,576	82,244	94,321	3,436	.....	.....	.....	.....	.....	85,680	94,321	180,001	1,798 75
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	168	16,014	15,542	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,014	15,542	31,556	631 12
" à voiles	1,259	31,744	30,549	.....	.....	.....	.....	450	.....	32,194	30,549	62,743	1,254 86
Total, canadiens	1,427	47,758	46,091	.....	.....	.....	.....	450	.....	48,208	46,091	94,299	1,885 98

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité, etc.—*Fin.*

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL SAINT-PIERRE—*Fin.*													$ cts.
Navires américains, à vapeur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, américains	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grant total, canal Saint-Pierre	1,427	47,758	46,091	...	...	...	...	450	...	48,208	46,091	94,299	1,885 98
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													
Navires canadiens, à vapeur	761	14,657	15,038	...	...	...	...	...	...	14,657	15,038	29,695	229 87
" à voiles	399	12,306	11,747	...	...	...	...	...	...	12,306	11,747	24,053	98 48
Total, canadiens	1,160	26,963	26,785	...	...	...	...	...	...	26,963	26,785	53,748	328 35
Navires américains, à vapeur	3	4	24	...	...	...	...	...	...	4	24	28	0 75
" " à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, américains	3	4	24	...	...	...	...	...	...	4	24	28	0 75
Grand total, canaux, vallée de la Trent.	1,163	26,967	26,809	...	...	...	...	...	...	26,967	26,809	53,776	329 10
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	798	87,292	31,625	9,678	...	...	...	...	11,101	96,790	42,726	139,696	209 76
" à voiles	175	4,408	5,077	537	...	...	...	...	1,323	4,945	6,400	11,345	43 58
Total, canadiens	973	91,700	36,702	10,215	...	...	...	...	12,424	101,915	49,126	151,041	253 34
Navires américains, à vapeur	2	163	5	...	...	...	...	...	...	163	5	168	0 50
" " à voiles	6	35	57	...	...	...	...	...	...	35	57	92	2 00
Total, américains	8	198	62	...	...	...	...	...	...	198	62	260	2 50
Grand total, canal Murray	981	91,898	36,764	10,215	...	...	...	...	12,424	102,113	49,188	151,301	255 84

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,839	137,473	123,346	134,305	10,113	309	.....	14,479	143,839	286,566	277,298	563,864	8,044 03
Saint-Laurent	9,041	943,437	748,668	64,751	928	.....	.....	.....	76,881	1,008,188	826,477	1,834,665	16,434 64
Chambly	1,099	45,266	44,030	7,892	.....	.....	.....	.....	15,858	53,158	59,888	113,046	807 06
Ottawa	2,191	60,179	244,015	.....	17,323	.....	.....	.....	.....	60,179	261,338	321,517	2,857 09
Rideau	2,369	79,954	86,119	471	.....	.....	.....	.....	.....	80,425	86,119	166,544	1,600 16
Saint-Pierre	1,427	47,758	46,091	.....	.....	.....	.....	450	.....	48,208	46,091	94,299	1,885 98
Vallée de la Trent	1,160	26,963	26,785	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,963	26,785	53,748	328 35
Murray	973	91,700	36,702	10,215	.....	.....	.....	.....	12,424	101,915	49,126	151,041	253 34
Total, Canada	20,099	1,432,730	1,355,756	217,634	28,364	309	.....	14,929	249,002	1,665,602	1,633,122	3,298,724	32,210 65
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	769	667	21	25,595	3,215	260,234	214,553	2,763	71,608	289,259	289,397	578,656	9,468 40
Saint-Laurent	1,117	1,023	16,291	12,373	1,701	8,301	7,597	28,742	14,072	50,439	39,661	90,100	683 47
Chambly	1,108	1,024	3,121	43,734	.....	.....	.....	.....	67,585	44,758	70,706	15,464	1,496 57
Ottawa	255	3,339	784	.....	20,475	.....	.....	405	.....	3,744	21,259	25,003	575 84
Rideau	207	2,290	8,202	2,965	.....	.....	.....	.....	.....	5,255	8,202	13,457	198 59
Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vallée de la Trent	3	4	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	24	28	0 75
Murray	8	198	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	62	260	2 50
Total, États-Unis	3,467	8,545	28,505	84,667	25,391	268,535	222,150	31,910	153,265	393,657	429,311	822,968	12,426 12
Grand total, canadiens et américains	23,566	1,441,275	1,384,261	302,301	53,755	268,844	222,150	46,839	402,267	2,059,259	2,062,433	4,121,692	44,636 77

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 23.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892, et les trois années précédentes.

EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
Bestiaux	9	25	54	82	840	981	1,107	924	183	226	234	248
Produits des forêts	156,771	194,144	138,205	109,710	159,430	144,461	126,128	118,439	102,102	88,955	98,868	123,661
Manufactures	23,621	29,082	23,104	20,739	67,173	81,745	67,280	57,527	13,763	7,225	3,218	3,267
Marchandises	288,740	317,150	317,044	245,653	323,099	312,337	348,696	341,833	129,174	91,785	118,830	97,743
Légumes et autres produits agricoles	469,113	564,152	481,095	568,569	292,674	370,577	286,093	476,328	5,423	4,594	3,914	8,909
Tonnage total	938,254	1,104,553	959,502	944,753	843,216	910,101	829,304	995,051	250,645	192,785	225,064	233,828
Passagers	3,071	9,599	24,089	33,996	48,242	51,519	61,614	64,671	3,713	4,983	3,360	4,298
Nombre de nav. de toutes sortes	2,839	3,057	2,547	2,608	9,358	11,188	10,476	10,158	2,305	2,018	2,104	2,207
Tonnage total des navires de toutes sortes	939,035	1,144,117	1,030,899	1,142,520	1,575,938	1,750,414	1,720,331	1,924,765	249,367	224,562	240,015	228,510

Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1889 est de
1·53	·69	19·98	18·	3·74	6·7

Effets, denrées et marchandises.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
Bestiaux	.....	22	25	64	1,294	1,028	1,167	1,377	23	25	38	26
Produits de la forêt	.....	6,832	4,124	4,530	687,353	698,978	622,329	542,950	91,693	105,237	74,530	73,588
Articles fabriqués	.....	34	1,659	669	425	360	844	344	2,566	2,424	2,336	2,980
Marchandises	.....	3,085	4,205	4,347	10,009	7,636	11,483	9,602	19,647	19,311	20,728	20,883
Légumes et autres produits agricoles	.....	621	3,572	2,908	6,051	4,382	5,155	9,359	2,442	2,393	3,055	4,574
Total du tonnage	.....	10,594	13,585	12,518	705,132	712,384	640,978	563,632	116,371	129,390	100,687	102,051
Passagers	.....	1,331	14,437	14,939	14,248	14,284	12,683	12,426	3,527	2,535	4,376	5,958
Nomb. de navires de toutes sortes	.....	167	996	981	3,166	3,066	2,830	2,446	2,752	2,407	2,252	2,576
Total du tonnage des navires de toutes sortes	.....	22,102	118,436	151,301	430,698	410,534	393,525	346,520	184,575	159,559	144,510	180,001

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.	
La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1889 est de	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1889 est de
7·85		12·06	20·06	1·35	1·23

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1889, 1890, 1891, 1892.

EFFETS ET NAVIRES.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
Tonnage des effets montés ...	296,090	315,726	313,480	242,312	280,075	299,357	258,594	248,213	91,226	91,668	101,722	128,758
" " descendus....	642,164	788,827	646,022	702,441	563,141	610,744	570,710	746,838	159,419	101,117	123,342	105,070
Tonnage total des effets montés et descendus.. . .	938,254	1,104,553	959,502	944,753	843,216	910,101	829,304	995,051	250,645	192,785	225,064	233,828
Tonnage des navires montés....	469,884	564,536	508,144	575,825	915,314	1,009,119	971,281	1,058,627	81,109	84,888	86,934	97,916
" " descendus ..	469,151	579,581	522,755	566,695	660,624	741,295	749,050	866,138	168,258	139,674	153,081	130,594
Tonnage total des navires montés et descendus... .	939,035	1,144,117	1,030,899	1,142,520	1,575,938	1,750,414	1,720,331	1,924,765	249,367	224,562	240,015	228,510
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus..	1,877,289	2,248,670	1,990,401	2,087,273	2,419,154	2,660,515	2,549,635	2,919,816	500,012	417,347	465,079	462,338

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1889, 1890, 1891, 1892—*Fin.*

EFFETS ET NAVIRES.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
Tonnage des effets montés	.....	3,941	9,108	4,861	172	10,416	639	326,608	86,245	114,513	75,122	73,509
" descendus...	.....	6,653	4,477	7,657	704,960	701,968	640,339	237,024	30,126	14,877	25,565	28,542
Total, tonnage des effets montés et descendus..	.....	10,594	13,585	12,518	705,132	712,384	640,978	563,632	116,371	129,390	100,687	102,051
Tonnage des navires montés...	.....	11,242	72,863	102,113	77,419	68,222	70,886	63,923	88,721	79,787	67,612	85,680
" descendus..	.....	10,860	45,573	49,188	353,279	342,312	322,639	282,597	95,854	79,772	76,398	94,321
Total, tonnage des navires montés et descendus..	.....	22,102	118,436	151,301	430,698	410,534	393,525	346,520	184,575	159,559	144,010	180,001
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus.....	.....	32,696	132,021	163,819	1,135,830	1,122,918	1,034,503	910,152	300,946	288,949	244,697	282,052

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant les exercices expirés le 30 juin 1891 et 1892, et le montant des péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	176	32 07	181	33 33
" ..... En fr.	55	.....	67	.....
Pommes	4,280	434 47	7,584	830 68
Produits agricoles non énumérés, légumes	8,122	228 91	13,503	367 51
" " ..... En fr.	24	.....	31	.....
" " animaux	2,527	196 18	3,110	308 34
" " ..... En fr	14	.....	.....	.....
Instruments aratoires	278	33 09	271	34 03
Orge	12,549	1,674 43	31,638	2,252 95
Briques	13,453	609 76	13,845	598 45
" ..... En fr.	398	.....	315	.....
Os	186	19 35	507	52 41
Soufre, brut	1,061	151 15	358	37 78
Ciment et chaux hydraulique	3,435	459 10	5,375	694 86
" ..... En fr.	1,217	.....	3,408	.....
Argile, chaux et sable	44,804	2,176 86	44,029	2,125 59
" ..... En fr.	730	.....	674	.....
Houille	532,838	79,821 01	475,835	69,016 63
" ..... En fr.	98,621	.....	103,759	.....
Maïs	264,351	50,858 47	178,488	35,269 52
" ..... En fr.	85,527	.....	57,156	.....
Bestiaux	1,285	85 78	1,223	81 11
Coton, brut	3	0 32	.....	.....
Faïence et poterie	476	81 72	438	74 70
" ..... En fr.	124	.....	141	.....
Bois de teintures et matières tinctoriales	358	26 55	177	15 71
Poisson	1,398	85 52	1,814	145 47
" ..... En fr.	69	.....	433	.....
Lin et chanvre	5	0 65	1	0 04
" ..... En fr.	1	.....	.....	.....
Fleur de farine	22,896	2,958 83	22,259	2,920 26
" ..... En fr.	1,233	.....	3,357	.....
Meubles	897	136 18	1,292	185 68
" ..... En fr.	2	.....	1	.....
Gypse	839	17 78	1,920	29 94
" brut	205	2 56	.....	.....
Verre, de toutes sortes	715	124 48	570	96 17
" ..... En fr.	17	.....	32	.....
Foin, pressé	4,357	202 08	5,376	255 10
Cochons	59	6 80	20	2 37
Chevaux	628	41 91	772	42 42
" ..... En fr.	3	.....	1	.....
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	146	17 67	153	19 69
Glace	15,325	1,015 33	500	21 25
Fer, chemin de fer	14,934	2,163 05	3,461	515 67
" ..... En fr.	14,186	.....	3,028	.....
Fer, en gueuse	3,577	419 87	4,280	595 13
" ..... En fr.	76	.....	427	.....
Fer, tout autre	12,729	949 85	15,461	944 41
" ..... En fr.	708	.....	466	.....
Minerai de fer	5,370	274 89	.....	.....

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Cryolithe ou minerai chim., et autres min., excep. le fer	12,272	613 25	6,951	347 25
" " " En franchise.	917	.....	2,727	.....
Saindoux et huile de saindoux	473	55 42	392	32 73
" En franchise.	172	.....	16	.....
Farines, de toutes sortes	27,340	5,322 87	30,248	5,931 64
" En franchise.	233	.....	18	.....
Viandes, autres que le lard	106	11 71	190	25 81
" En franchise.	1	.....	94	.....
Marbre	4,972	746 70	3,774	565 44
Manille	141	20 65	179	26 85
Mélasse	1,490	177 10	1,157	112 33
Clous	4,974	697 46	3,456	515 28
" En franchise.	457	.....	570	.....
Avoine	32,865	5,919 53	78,343	11,342 92
" En franchise.	9	.....	.....	.....
Huile	2,189	258 27	1,635	200 96
" En franchise.	38	.....	41	.....
Tourteaux oléagineux	7	0 66	16	1 23
" En franchise.	2	.....	.....	.....
Pois	26,198	665 10	54,067	1,938 77
" En franchise.	390	.....	524	.....
Pommes de terre	1,052	75 14	1,105	75 58
Lard	1,004	124 79	1,059	82 52
" En franchise.	322	.....	.....	.....
Peinture	791	111 68	566	77 68
" En franchise.	62	.....	28	.....
Poix et goudron	1,219	148 02	552	52 44
" En franchise.	17	.....	21	.....
Guénilles	155	27 24	266	50 90
Seigle	3,102	169 20	71,050	13,813 24
" En franchise.	.....	.....	67,335	.....
Résine	4,554	336 44	3,963	301 59
" En franchise.	1	.....	.....	.....
Sel	15,618	1,984 94	10,961	1,315 63
" En franchise.	7,220	.....	3,367	.....
Pierre, pour la taille	15,723	2,136 97	9,328	1,219 81
" " En franchise.	450	.....	1,074	.....
" ouvrée	706	67 65	1,668	124 70
" impropre à la taille, non ouvrée	22,374	1,042 06	11,588	266 44
" " " En franchise.	1,470	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	4,431	212 42	10,539	462 53
" En franchise.	101	.....	2	.....
Moutons	650	41 42	705	44 95
Cendre de soude	2,739	472 65	945	156 22
" En franchise.	523	.....	324	.....
Acier	412	56 84	9,337	1,381 52
" En franchise.	.....	.....	6	.....
Sucre	4,693	760 83	5,099	841 21
" En franchise.	175	.....	628	.....
Spiritueux	1,663	285 68	1,500	270 99
" En franchise.	335	.....	351	.....
Tabac, brut	34	3 16	11	0 92
" En franchise.	1	.....	.....	.....
Suif	173	26 72	174	23 66
" En franchise.	54	.....	.....	.....

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Ferblanc	669	111 92	824	140 30
" En franchise.	37	.....	48	.....
Térébenthine	220	17 55	131	10 01
" En franchise.	1	.....	.....	.....
Blé	177,501	30,518 87	260,420	45,517 29
" En franchise.	108,468	.....	182,087	.....
Blanc de plomb	225	34 07	223	33 94
" En franchise.	11	.....	6	.....
Blanc de céruse	794	141 38	389	74 55
" En franchise.	52	.....	50	.....
Laine	195	35 79	1,103	217 99
" En franchise.	.....	.....	2	.....
Tous autres effets et marchandises non énumérés	56,158	8,002 98	66,316	9,067 27
" " " En fr.	1,147	.....	912	.....
Ecorce	63	3 57	118	7 64
Barils, vides	702	79 90	516	69 65
" En franchise.	.....	.....	1	.....
Courbes	.....	.....	1	0 03
Flottes	20,166	246 11	36,594	424 13
" En franchise.	11,340	.....	15,020	.....
Bois de chauffage, sur navires	109,200	3,362 76	128,205	3,792 50
" " En franchise.	13,680	.....	4,380	.....
" en radeaux	480	25 47	120	1 20
" " En franchise.	10,166	.....	3,180	.....
Cercles	247	29 00	4	0 41
Bois de service, scié, sur navires	735,327	57,331 34	661,978	51,820 46
" " En franchise.	2,430	.....	3,738	.....
" en radeaux	490	32 04	374	10 24
" " En franchise.	1,802	.....	587	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	771	15 52	19,313	491 79
" " " En fr.	10	.....	.....	.....
" " en radeaux	18,669	476 49	.....	.....
Traverses de chemins de fer, sur navires	11,334	1,136 54	8,667	823 06
" " En franchise.	25	.....	.....	.....
" en radeaux	1,021	91 32	995	94 15
" " En franchise.	11,025	.....	.....	.....
Billots de sciage	28,178	749 63	39,094	904 24
" En franchise.	13,629	.....	12,249	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	155	12 40
" pipes	114	21 31	96	17 60
" " En franchise.	.....	.....	8	.....
" Indes Occidentales	36	6 75	140	24 98
" " En franchise.	.....	.....	120	.....
" saloirs	9	0 17	.....	.....
Bardeaux	1,019	451 51	1,011	577 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	44	6 93	.....	.....
" en radeaux	1	13	18	4 23
" " En franchise.	410	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	66,119	9,609 17	31,133	3,978 91
" " " En franchise.	360	.....	140	.....
" " en radeaux	14,480	341 84	16,754	365 62
" " " En franchise.	4,520	.....	5,980	.....
Traverses	12,676	43 77	9,918	37 71

N° 25.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Articles en bois et bois en partie ouvré	214	81 13	91	25 87
" " En franch.	1,742	....	....	....
Total, tonnage du fret payant péages	2,425,504	280,884 18	2,439,966	277,716 92
Total, tonnage du fret exempt de droit	396,810	....	476,930	... .
Grand total—fret	2,822,314	... .	2,916,896	. .. .
Voyageurs—nombre total	128,560	4,020 73	146,662	4,116 14
Navires—tonnage	3,764,922	40,858 18	4,121,692	44,636 77
Total, péages perçus	....	325,763 09	.....	326,469 83
Total, exempts de droit	....	15,699 53	.....	16,115 87
Total brut des péages	.....	341,462 62	.....	342,585 70

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation en 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
													$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		5						35		40	40		8 00	8 00
Pommes		1,101	103		19				122	1,101	1,223	6 43	27 55	33 98
Produits agricoles, non énumérés, légumes				400		42		2		444	444		28 80	28 80
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge						8,113				8,113	8,113		1,622 60	1,622 60
Briques	18		31						49		49	5 52		5 52
Os														
Soufre					66				66		66	9 90		9 90
Ciment et chaux hydraulique				5	413				413	5	418	61 95	0 63	62 58
Argile, chaux et sable	70								70		70	5 25		5 25
Houille					185,190	1,382	17,374	20,698	202,564	22,080	224,644	40,512 20	4,416 00	44,928 20
Maïs			3			127,494		57,683	3	185,177	185,180	0 45	37,035 40	37,035 85
Bétail	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïence et poterie	5								5		5	0 10		0 10
Teinture et mat. tinctoriales														
Poisson	35		35		234	1			304	1	305	40 36	0 20	40 56
Lin et chanvre														
Farine		4,524				6,802		2,191		13,517	13,517		1,911 76	1,911 76
Meubles		1	9		2	7		4	11	12	23	1 65	2 23	3 88
Gypse														
Verre, de toutes sortes	1		29			1		1	30	2	32	4 37	0 40	4 77
Foin, pressé	100	21							100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons														
Chevaux	50	7	2		1	3		4	53	14	67	1 45	1 57	3 02
Peaux et peaux crues, cornes et sabots					87				87		87	13 05		13 05
Glace			350		800				1,150		1,150	57 50		57 50

Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05
" en gueuse								499		499	499		99 80	99 80
" tout autre	3	1,052	228		282	10	35		548	1,062	1,610	81 81	209 50	291 31
Cryolithe et miner. chimiq., et autre minerai, excep. le fer						1,773		1,098		2,871	2,871		143 55	143 55
Saindoux et huile de saindoux						10		116		126	126		25 20	25 20
Farines, de toutes sortes		1				26,096		67		26,164	26,164		5,232 70	5,232 70
Viandes, autres que le lard			16			2		1	16	3	19	2 40	0 60	3 00
Marbre					3,556				3,556		3,556	533 40		533 40
Manille					139				139		139	20 85		20 85
Mélasses			2		45	18		20	47	38	85	7 05	7 60	14 65
Clous	66		63						129		129	12 40		12 40
Avoine		136				52,823				52,959	52,959		10,591 80	10,591 80
Huile, en barils	6		2		47	1			55	1	56	7 47	0 20	7 67
Tourteaux oléagineux														
Pois		390		240						630	630		102 00	102 00
Pommes de terre	13		12						25		25	2 33		2 33
Lard			2			73		201	2	274	276	0 30	54 80	55 10
Peinture	8		5		131				144		144	20 56		20 56
Poix et goudron					264				264		264	39 60		39 60
Guénilles						60				60	60		12 00	12 00
Seigle	337		480					65,071	817	65,071	65,888	122 55	13,014 20	13,136 75
Résine														
Sel		1,861	1		211	494			212	2,355	2,567	31 80	471 00	502 80
Pierre, pour la taille		251						6,351		6,602	6,602		1,320 40	1,320 40
" ouvrée			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
" impropre à la taille, non ouvrée					2,813				2,813		2,813	281 30		281 30
Graines, de toutes sortes						256		2		258	258		51 60	51 60
Moutons														
Cendre de soude	2				97				99		99	14 59		14 59
Acier					6,220				6,220		6,220	933 00		933 00
Sucre	182		9		202				393		393	35 08		35 08
Spiritueux, bière, etc	3	119	14			167		43	17	329	346	2 16	65 80	67 96
Tabac, brut		1								1	1		0 20	0 20
Suif					60	8		9	60	17	77	9 00	3 40	12 40
Etain	3				243				246		246	36 51		36 51
Térébenthine														
Blé	2,332	34,503		590		32,097		129,136	2,332	196,326	198,658	43 79	39,049 05	39,092 84
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse														
Laine					6	1,237			6	1,237	1,243	0 90	247 40	248 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,069	312	398		46,355	1,779		289	47,822	2,380	50,202	7,050 73	421 34	7,472 07
Ecorce														
Barils, vides			43		49	4			92	4	96	18 78	0 78	19 56
Courbes pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75
Bois de chauffage, sur navires	1,434	7,032	720						2,154	7,032	9,186	60 33	347 11	407 44
" en radeaux														

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navir.		2,482	1,641	11,002		45,504		4,248	1,641	63,236	64,877	295 37	11,249 66	11,545 03
" en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires		63		264						327	327		28 03	28 03
" en radeaux														
Billots de sciage	343	1,961		1,462					343	3,423	3,766	19 82	141 05	160 87
Douves et fonds, barils		155								155	155		12 40	12 40
" pipes								8		8	8		1 50	1 50
" Indes Occid														
Douves, saloirs														
Bardeaux		19								19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôture, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		2,116						18,238		20,354	20,354		3,049 94	3,049 94
" en rad.	245	17							245	17	262	14 13	2 36	16 49
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					11				11		11	4 40		4 40
Total, fret payant péages	6,453	58,170	4,203	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	275,608	684,412	960,020	50,457 41	131,027 27	181,484 68
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles, non énumérés, légumes			52						52		52			

Briques			469						469		469			
Ciment et chaux hydraulique	686		1,694						2,380		2,380			
Argile, chaux et sable			206						206		206			
Faïencerie et poterie	77		174						251		251			
Poisson			7						7		7			
Lin et chanvre			1						1		1			
Meubles	1								1		1			
Verrerie, de toutes sortes			30						30		30			
Fer, chemin de fer	2,855								2,855		2,855			
" en gueuse			112						112		112			
" tout autre	303		292						595		595			
Viandes, autres que le lard			1						1		1			
Clous	227		333						560		560			
Huile, en barils	52		12						64		64			
Peinture	8		53						61		61			
Poix et goudron	6		16						22		22			
Sel	327		4,064						4,391		4,391			
Cendre de soude	38		339						377		377			
Sucre	78		334						412		412			
Spiritueux, bière, etc	75		219						294		294			
Etain	1		22						23		23			
Blanc de plomb			3						3		3			
Blanc de céruse	1		49						50		50			
Laine			2						2		2			
Marchandise	227		583						810		810			
Cryolithe, etc., en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau			544						544		544			
Bois de constr., en franchise, Welland à Port-Robinson		389								389	389			
Grand total, fret	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013			

Total, péages sur navires	8,426 04	8,479 50	16,905 54
" " passagers	204 02	229 64	433 66
" " marchandises en franchise $2,153 96			
	59,087 47	139,736 41	198,823 88
Amendes et dommages			1,338 22
Autres recettes			241 20
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	59,087 47	139,736 41	200,403 30

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		5						35		40	40		8 00	8 00
Pommes			12		19				31		31	4 65		4 65
Produits agricoles non énumérés, légumes						42		2		44	44		8 80	8 80
Produits agricoles non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge						8,113				8,113	8,113		1,622 60	1,622 60
Briques	4		31						35		35	5 25		5 25
Os														
Soufre					66				66		66	9 90		9 90
Ciment et chaux hydraulique					413				413		413	61 95		61 95
Argile, chaux et sable														
Houille					185,190	1,382	17,368	20,698	202,558	22,080	224,638	40,511 60	4,416 00	44,927 60
Maïs			3			127,494		57,683	3	185,177	185,180	0 45	37,035 40	37,035 85
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïence et poterie														
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson					234	1			234	1	235	35 10	0 20	35 30
Lin et chanvre														
Farine						6,802		2,191		8,993	8,993		1,798 60	1,798 60
Meubles			9		2	7		4	11	11	22	1 65	2 20	3 85
Gypse, naturel														
Verre, de toutes sortes			29			1		1	29	2	31	4 35	0 40	4 75
Foin, pressé	100	21							100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons														
Chevaux			2		1	3		4	3	7	10	0 45	1 40	1 85
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					87				87		87	13 05		13 05
Glace			350		800				1,150		1,150	57 50		57 50

Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05
" en gueuse								499		499	499		99 80	99 80
" tout autre		1,036	228		282	10			510	1,046	1,556	76 50	209 20	285 70
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer						1,773		1,098		2,871	2,871		143 55	143 55
Saindoux et huile de saindoux						10		116		126	126		25 20	25 20
Farine, de toutes sortes						26,096		67		26,163	26,163		5,232 60	5,232 60
Viandes, autres que le lard			16			2		1	16	3	19	2 40	0 60	3 00
Marbre					3,556				3,556		3,556	533 40		533 40
Manille					139				139		139	20 85		20 85
Mélasses			2		45	18		20	47	38	85	7 05	7 60	14 65
Clous	13		63						76		76	11 40		11 40
Avoine						52,823				52,823	52,823		10,564 60	10,564 60
Huile, en barils			2		47	1			49	1	50	7 35	0 20	7 55
Tourteaux oléagineux														
Pois		390								390	390		78 00	78 00
Pommes de terre			12						12		12	1 80		1 80
Lard			2			73		201	2	274	276	0 30	54 80	55 10
Peinture			5		131				136		136	20 40		20 40
Poix et goudron					264				264		264	39 60		39 60
Chiffons						60				60	60		12 00	12 00
Seigle	337		480					65,071	817	65,071	65,888	122 55	13,014 20	13,136 75
Résine														
Sel		1,861	1		211	494			212	2,355	2,567	31 80	471 00	502 80
Pierre, pour la taille		251						6,351		6,602	6,602		1,320 40	1,320 40
" ouvrée			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
" impropre à la taille, non ouvrée					2,813				2,813		2,813	281 30		281 30
Graines, de toutes sortes						256		2		258	258		51 60	51 60
Moutons														
Cendre de soude					97				97		97	14 55		14 55
Acier					6,220				6,220		6,220	933 00		933 00
Sucre			9		202				2 11		211	31 65		31 65
Spiritueux, bière, etc		119	14			167		43	14	329	343	2 10	65 80	67 90
Tabac, brut		1								1	1		0 20	0 20
Suif					60	8		9	60	17	77	9 00	3 40	12 40
Ferblanc					243				243		243	36 45		36 45
Térébenthine														
Blé		32,163				32,097		128,710		192,970	192,970		38,594 00	38 594 00
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse														
Laine					6	1,237			6	1,237	1,243	0 90	247 40	248 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	99	5	398		46,355	1,779		279	46,852	2,063	48,915	7,027 80	412 60	7,440 40
Ecorce														
Barils, vides			43		49	4			92	4	96	18 78	0 78	19 56
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° 8.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.		960	1,641	10,952		45,504		4,248	1,641	61,664	63,305	295 37	11,091 15	11,386 52
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Travers. de ch. de fer, sur nav.														
" " en rad'x.														
Billots de sciage														
Douves et fonds de barils														
" " de pipes								8		8	8		1 50	1 50
" " Indes Occid.														
" saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carr., sur nav.		2,080						18,238		20,318	20,318		3,046 56	3,046 56
" " " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie ouvré					11				11		11	4 40		4 40
Total, fret payant péages	680	38,892	3,357	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586	268,948	661,687	930,635	50,271 40	129,647 94	179,919 34
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles, non énumérés, légumes			52						52		52			

Briques			469						469		469			
Ciment et chaux hydraulique	686		1,694						2,380		2,380			
Argile, chaux et sable			206						206		206			
Faïence et poterie	77		174						251		251			
Poisson			7						7		7			
Lin et chanvre			1						1		1			
Meubles	1								1		1			
Verre, de toutes sortes			30						30		30			
Fer, chemin de fer	2,855								2,855		2,855			
" en gueuse			112						112		112			
" tout autre	303		292						595		595			
Viandes, autres que le lard			1						1		1			
Clous	227		333						560		560			
Huile, en barils	52		12						64		64			
Peinture	8		53						61		61			
Poix et goudron	6		16						22		22			
Sel	327		4,064						4,391		4,391			
Cendre de soude	38		339						377		377			
Sucre	78		334						412		412			
Spiritueux, bière, etc	75		219						294		294			
Etain	1		22						23		23			
Blanc de plomb			3						3		3			
" céruse	1		49						50		50			
Laine			2						2		2			
Marchandises	227		583						810		810			
Cryolithe, etc., en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau			544						544		544			
Grand total, fret	5,642	38,892	12,999	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586	283,552	661,687	945,239			
Total des péages sur navires												7,989 05	8,128 52	16,117 57
" passagers												62 30	72 50	134 80
" marchandises en franchise											$82,136 20			
Total des péages											$	58,322 75	137,848 96	196,171 71

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		1,101	91						91	1,101	1,192	1 78	27 55	29 33
Produits agricoles, non énumérés, légumes				400						400	400		20 00	20 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	14								14		14	0 27		0 27
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique				5						5	5		0 63	0 63
Argile, chaux, sable	70								70		70	5 25		5 25
Houille							6		6		6	0 60		0 60
Maïs														
Bestiaux	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïence et poterie	5								5		5	0 10		0 10
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson	35		35						70		70	5 26		5 26
Lin et chanvre														
Farine		4,524								4,524	4,524		113 16	113 16
Meubles		1								1	1		0 03	0 03
Gypse														
Verre, de toutes sortes	1								1		1	0 02		0 02
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	50	7							50	7	57	1 00	0 17	1 17
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

Glace														
Fer, chemin de fer														
" en guetise														
" tout autre	3	16					35		38	16	54	5 31	0 30	5 61
Minerai de fer														
Cryolithe ou miner. chimique, et autres miner., excep. le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		1								1	1		0 10	0 10
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	53								53		53	1 00		1 00
Avoine		136								136	136		27 20	27 20
Huile, en barils	6								6		6	0 12		0 12
Tourteaux oléagineux														
Pois				240						240	240		24 00	24 00
Pommes de terre	13								13		13	0 53		0 53
Lard														
Peinture	8								8		8	0 16		0 16
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude	2								2		2	0 04		0 04
Acier														
Sucre	182								182		182	3 43		3 43
Spiritueux, bière, etc.	3								3		3	0 06		0 06
Tabac, brut														
Suif														
Etain	3								3		3	0 06		0 06
Térébenthine														
Blé	2,332	2,340		590				426	2,332	3,356	5,688	43 79	455 05	498 84
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	970	307						10	970	317	1,287	22 93	8 74	31 67
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque transporté, etc.—*Fin.*

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navir.	1,434	7,032	720	...	...	...	...	...	2,154	7,032	9,186	60 33	347 11	407 44
" en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cercles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de serv., scié, sur navires	...	1,522	...	50	...	...	...	...	...	1,572	1,572	...	158 51	158 51
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Liens de ch. de fer, sur navires	...	63	...	264	...	...	...	...	...	327	327	...	28 03	28 03
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	343	1,961	...	1,462	...	...	...	...	343	3,423	3,766	19 82	141 05	160 87
Douves et fonds, barils	...	155	...	...	...	...	...	...	...	155	155	...	12 40	12 40
" " pipes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " Indes Occid	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Douves, saloirs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	...	19	...	...	...	...	...	...	...	19	19	...	7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de const., carré, sur navir.	...	36	...	...	...	...	...	...	...	36	36	...	3 38	3 38
" " en radeaux	245	17	...	...	...	...	...	...	245	17	262	14 13	2 36	16 49
Traverses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, fret payant péages.	5,773	19,278	846	3,011	...	...	41	436	6,660	22,725	29,385	186 01	1,379 33	1,565 34
Bois de con. passé en franchise de Welland à Port-Robinson	...	389	...	...	...	...	...	...	...	389	389	...	...	...
Grand total, fret	5,773	19,667	846	3,011	...	...	41	436	6,660	23,114	29,774	...	...	...

Total, péages sur navires	436 99	350 98	787 97
do passagers	141 72	157 14	298 86
do articles en franchise $17.76			
Total des péages	764 72	1,887 45	2,652 17

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	8	67	31	.....	6	.....	.....	.....	45	67	112	8 07	13 40	21 47
Pommes	47	5,035	.....	.....	6	.....	.....	.....	53	5,035	5,088	4 64	721 45	726 09
Produits agricoles, non énumérés, légumes	297	278	52	.....	.....	.....	.....	.....	349	278	627	48 41	40 70	89 11
Produits agricoles, non énumérés, animaux	58	895	.....	.....	.....	.....	20	.....	78	895	973	6 26	131 20	137 46
Instruments aratoires	81	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81	6	87	12 19	0 95	13 14
Orge	220	17,386	.....	.....	.....	.....	.....	.....	220	17,386	17,606	4 40	347 94	352 34
Briques	13,091	6	391	.....	.....	.....	222	.....	13,704	6	13,710	573 93	0 23	574 16
Os	1	135	.....	.....	.....	.....	13	.....	14	135	149	0 53	17 85	18 38
Soufre	150	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	159	.....	159	14 98	.....	14 98
Ciment et chaux hydraulique	3,124	20	1,463	.....	.....	2	.....	.....	4,587	22	4,609	646 64	0 93	647 57
Argile, chaux et sable	19,383	9,299	206	.....	.....	.....	3,371	.....	22,960	9,299	32,259	893 17	624 72	1,517 89
Houille	.....	43,814	.....	62	.....	1,040	.....	119,184	.....	164,100	164,100	.....	22,780 77	22,780 77
Maïs	4	98	.....	.....	.....	68	.....	12,169	4	12,335	12,339	0 40	1,830 95	1,831 35
Bestiaux	35	367	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	367	402	1 88	27 71	29 59
Coton, brut	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	0 30	.....	0 30
Faïence et poterie	187	26	251	.....	.....	.....	.....	.....	438	26	464	85 47	5 05	90 52
Bois de tein. et matière tinct.	49	13	.....	.....	.....	.....	38	.....	87	13	100	5 80	2 60	8 40
Poisson	280	41	7	.....	.....	.....	.....	.....	287	41	328	28 39	2 88	31 27
Lin et chanvre	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	0 19	.....	0 19
Fleur de farine	693	3,992	.....	.....	7	107	.....	.....	700	4,099	4,799	49 57	605 52	655 09
Meubles	316	696	1	.....	.....	.....	.....	.....	317	696	1,013	38 44	123 19	161 63
Gypse	1,531	187	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,531	187	1,718	21 59	7 06	28 65
Verre, de toutes sortes	352	82	30	.....	.....	.....	.....	.....	382	82	464	74 90	12 20	87 10
Foin, pressé	999	557	35	.....	8	.....	.....	.....	1,042	557	1,599	52 85	33 64	86 49
Cochons	.....	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	27	.....	4 05	4 05
Chevaux	124	266	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	266	390	8 18	18 36	26 54
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	31	33	0 09	4 43	4 52
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fer, chemin de fer	3,294	6							3,294	6	3,300	476 74	0 54	477 28
" en gueuse	4,352	11	112						4,464	11	4,475	547 35	0 42	547 77
" tout autre	10,577	644	478		2				11,057	644	11,701	651 60	28 02	679 62
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autres min., excepté le fer		2,083								2,083	2,083		104 15	104 15
Saindoux et huile de saindoux	92	244							92	244	336	10 52	21 90	32 42
Farines, de toutes sortes	68	762				3			68	765	833	6 26	33 62	39 88
Viandes, autres que le lard	32		1						33		33	3 56		3 56
Marbre	20								20		20	3 93		3 93
Manille	1								1		1	0 19		0 19
Mélasses	719	147					125		844	147	991	90 96	7 35	98 31
Clous	2,111	878	363						2,474	878	3,352	476 03	45 10	521 13
Avoine	1,246	7,677							1,246	7,677	8,923	46 93	196 87	243 80
Huile	760	140	65		5	4	62		892	144	1,036	130 09	20 70	150 79
Tourteaux oléagineux	11								11		11	1 08		1 08
Pois	565	35,660							565	35,660	36,225	11 41	737 48	748 89
Pommes de terre	18	109							18	109	127	1 81	8 34	10 15
Lard	349	232							349	232	581	33 81	17 53	51 34
Peinture	280	289	56				7		343	289	632	65 40	23 90	89 30
Poix et goudron	118	25	22				225		365	25	390	32 42	2 30	34 72
Guénilles	4	177							4	177	181	0 50	34 70	35 20
Seigle	77	1,862							77	1,862	1,939	1 54	37 50	39 04
Résine	610	109					1,230		1,840	109	1,949	93 09	5 45	98 54
Sel	4,440	21	3,997			7		2	8,437	30	8,467	1,127 18	1 48	1,128 66
Pierre, pour la taille	344	1,428					3,357		3,701	1,428	5,129	140 43	211 73	352 16
" ouvrée	352						13		365		365	18 70		18 70
" impropre à la taille, non ouvrée		11,028								11,028	11,028		226 95	226 95
Graines, de toutes sortes	8,043	1,920							8,043	1,920	9,963	302 00	97 84	399 84
Mouton		96								96	96		7 34	7 34
Cendre de soude	429	6	350				2		781	6	787	149 67	0 30	149 97
Acier	782	12	23						805	12	817	108 84	0 48	109 32
Sucre	2,640	22	439						3,079	22	3,101	580 09	1 25	581 34
Spiritueux, bière, etc	405	527	281		2				688	527	1,215	123 70	103 00	226 70
Tabac, brut	9	3							9	3	12	0 95	0 45	1 40
Suif	13						13		26		26	2 44		2 44
Etain	456	72	23				1		480	72	552	92 96	3 90	96 86
Térébenthine	6	13					86		92	13	105	5 48	0 65	6 13
Blé	5,635	19,775						5,648	5,635	25,423	31,058	122 22	1,242 70	1,364 92
Blanc de plomb	123	11	3						126	11	137	24 67	0 55	25 22
Blanc de céruse	278		50				2		330		330	65 32		65 32
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,368	2,822	856		475	470	212	10	7,911	3,302	11,213	1,228 16	445 70	1,673 86
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	228	24	12	2	51				291	26	317	42 12	2 82	44 94
Courbes pour bâtiments														
Flottes	460	4,280							460	4,280	4,740	7 40	74 90	82 30
Bois de chauffage, sur navires	2,256	7,992		1,065	75				2,331	9,057	11,388	38 91	291 36	330 27

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur nav.	27,383	15,586	1,025	416	.....	.....	.....	.....	28,408	16,002	44,410	1,032 52	485 93	1,518 45
" en rad.	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	.....	0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	20,986	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,986	20,986	.....	524 65	524 65
Liens de ch. de fer, sur nav.	715	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	715	30	745	14 28	0 59	14 87
do en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage.	197	15,401	.....	.....	.....	.....	.....	.....	197	15,401	15,598	4 50	351 44	355 94
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do Indes Occ.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	9	.....	0 17	0 17
Bardeaux	10	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	6	16	2 51	0 75	3 26
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	250	1,933	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250	1,933	2,183	3 25	33 53	36 78
do do en rad.	3,422	3,348	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,422	3,348	6,770	85 70	84 00	169 70
Traverses	.....	10,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,280	10,280	.....	26 75	26 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué	29	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	7	36	11 60	0 80	12 40
Total, fret payant péages	131,622	252,036	10,625	1,545	637	1,701	9,008	137,013	151,892	392,295	544,187	10,603 74	32,909 86	43,513 60
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Tous autres légumes	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	.....	.....	.....
Cendre	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	40	40	.....	.....	.....

Maïs		55,264								55,264	55,264			
Farine		3,324								3,324	3,324			
Meubles		2								2	2			
Verrerie		1								1	1			
Chevaux		1						1		2	2			
Fer, en gueuse		371								371	371			
" tout autre		14								14	14			
Saindoux et huile de saind.		100								100	100			
Farines de toutes sortes		39						28		67	67			
Pois		390								390	390			
Lard		201								201	201			
Seigle		64,978								64,978	64,978			
Graines de toutes sortes		2								2	2			
Tabac		1								1	1			
Blé		159,305						480		159,785	159,785			
Whiskey et autres spiritueux		105								105	105			
Marchandises		276						2		278	278			
Bois de service, sur navires		2,591						400		2,991	2,991			
" en radeaux		917								917	917			
Bois de const., sur navires		140								140	140			
" en radeaux		5,680								5,680	5,680			
Houille, par arrêté en C., en fr.	70,276		100		8		24,306		94,690		94,690			
Matériaux pour construction des canaux.														
Ciment et chaux hydraulique, par arrêté en conseil, en fr.		539								539	539			
Argile, chaux et sable, en franchise, par arrêté en conseil.	563								563		563			
Pierre, pour la taille	750								750		750			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.		1,410								1,410	1,410			
Grand total, fret	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794			

Total, péages sur navires		9,222 60	6,965 73	16,188 33
" passagers			2,334 68	3,024 63
" articles en franchise	$13,145 38	689 95		
Amendes et dommages				173 30
Quaiage et emmagasinage				4,187 84
Autres recettes				13,566 27
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		20,516 29	42,210 27	80,653 97

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11,—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	3	67	31						34	67	101	6 80	13 40	20 20
Pommes		4,726								4,726	4,726		708 90	708 90
Produits agricoles, non énumérés, légumes	236	267	52						288	267	555	43 20	40 05	83 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux	5	853							5	853	858	0 75	127 95	128 70
Instruments aratoires		4								4	4		0 80	0 80
Orge		8,871								8,871	8,871		177 42	177 42
Briques	43		394		76				513		513	76 95		76 95
Os		103								103	103		15 45	15 45
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	2,250		1,463						3,713		3,713	556 95		556 95
Argile, chaux et sable	60	2,452	206						266	2,452	2,718	39 90	367 80	407 70
Houille		40,901						100,800		141,701	141,701		21,255 15	21,255 15
Maïs		84						12,169		12,253	12,253		1,827 68	1,827 68
Bestiaux		14								14	14		2 10	2 10
Coton, brut	2								2		2	0 30		0 30
Faïence et poterie	106	25	251						357	25	382	71 40	5 00	76 40
Bois de teint. et mat. tinct	5	13							5	13	18	1 00	2 60	3 60
Poisson	97		7						104		104	15 60		15 60
Lin et chanvre			1						1		1	0 15		0 15
Farine		3,980								3,980	3,980		597 00	597 00
Meubles	86	580	1						87	580	667	17 40	116 00	133 40
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	284	52	30						314	52	366	62 80	10 40	73 20
Foin, pressé	100								100		100	15 00		15 00
Cochons		27								27	27		4 05	4 05
Chevaux	10	35							10	35	45	1 50	5 25	6 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		29								29	29		4 35	4 35
Glace														

Fer, chemin de fer	3,118	1							3,118	1	3,119	467 70	0 15	467 85
" en gueuse	3,226		112						3,338		3,338	500 70		500 70
" tout autre	1,437	20	478						1,915	20	1,935	287 25	3 00	290 25
Minerai de fer														
Cryolithe, miner. chimique et autre miner., excepté le fer		2,065								2,065	2,065		103 25	103 25
Saindoux et huile de saindoux	28	111							28	111	139	4 20	16 65	20 85
Farines, de toutes sortes	18	1							18	1	19	2 70	0 15	2 85
Viandes, autres que le lard	5		1						6		6	0 90		0 90
Marbre	13								13		13	2 60		2 60
Manille														
Mélasses	109								109		109	21 80		21 80
Clous	1,606	8	363						1,969	8	1,977	393 80	1 60	395 40
Avoine		140								140	140		2 93	2 93
Huile, en barils	357	90	65						422	90	512	84 40	18 00	102 40
Tourteaux oléagineux														
Pois		10,367								10,367	10,367		215 01	215 01
Pommes de terre	9	8							9	8	17	1 35	1 20	2 55
Lard	10	78							10	78	88	1 50	11 70	13 20
Peinture	224	63	56						280	63	343	56 00	12 60	68 60
Poix et goudron	23	7	22						45	7	52	9 00	1 40	10 40
Guénilles	1	170							1	170	171	0 20	34 00	34 20
Seigle		883								833	833		16 92	16 92
Résine	1								1		1	0 20		0 20
Sel	2,138		3,997						6,135		6,135	920 25		920 25
Pierre, pour la taille		1,406								1,406	1,406		210 90	210 90
" ouvrée	3								3		3	0 60		0 60
" impropre à la taille, non ouvrée		100								100	100		8 40	8 40
Graines, de toutes sortes	1	229							1	229	230	0 15	34 35	34 50
Moutons														
Cendre de soude	364		350						714		714	142 80		142 80
Acier	555		23						578		578	86 70		86 70
Sucre	1,839	1	439						2,278	1	2,279	455 60	0 20	455 80
Spiritueux, bière, etc.	177	510	281						458	510	968	91 60	102 00	193 60
Tabac, brut	1	3							1	3	4	0 15	0 45	0 60
Suif	13								13		13	1 95		1 95
Etain	392	2	23						415	2	417	83 00	0 40	83 40
Térébenthine	4								4		4	0 80		0 80
Blé		5,943						5,648		11,591	11,591		966 06	966 06
Blanc de plomb	97		3						100		100	20 00		20 00
Blanc de céruse	249		50						299		299	59 80		59 80
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,169	1,641	847						4,016	1,641	5,657	803 20	328 20	1,131 40
Ecorce														
Barils, vides	165	17	1						166	17	183	31 18	2 26	33 44
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		987								987	987		65 80	65 80

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	243	843	.....	.....	.....	.....	.....	.....	243	843	1,086	21 75	80 25	102 00
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Liens de ch. de fer, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes Occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de constr., carré, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	.....	29	11 60	.....	11 60
Total du fret payant péages	22,920	88,729	9,549	.....	76	.....	.....	118,617	32,545	207,346	239,891	5,476 78	27,519 48	32,996 26
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Produits agricoles, etc., légumes	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	.....	.....	.....

Cendre		38						2		40	40			
Maïs		52,539								52,539	52,539			
Farine		3,324								3,324	3,324			
Meubles		2								2	2			
Verrerie		1								1	1			
Chevaux		1						1		2	2			
Fer, en gueuse		371								371	371			
Saindoux et huile de saindoux		100								100	100			
Bois de service, scié, sur nav.		2,591						400		2,991	2,991			
" en rad.		917								917	917			
Farines de toutes sortes		39						28		67	67			
Marchandises		276						2		278	278			
Pois		390								390	390			
Lard		201								201	201			
Seigle		64,978								64,978	64,978			
Graines, de toutes sortes		2								2	2			
Tabac		1								1	1			
Bois carré, en radeaux		5,680								5,680	5,680			
Blé		159,305						480		159,785	159,785			
Whiskey, etc		105								105	105			
Houille, en franchise, arrêté du conseil	7,851		100						7,951		7,951			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid		1,410								1,410	1,410			
Grand total, fret	30,771	381,002	9,649		76			119,530	40,496	500,532	541,028			
Total des péages sur navires												5,359 14	5,364 22	10,723 36
" passagers												292 90	1,696 50	1,989 40
" articles en franchise											$8,444 47			
Total des péages												$11,128 82	34,580 20	45,709 02

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	5	...	...	...	6	...	...	...	11	...	11	1 27	...	1 27
Pommes	47	309	...	...	6	...	...	...	53	309	362	4 64	12 55	17 19
Produits agricoles, non énumérés, légumes	61	11	...	...	...	...	...	...	61	11	72	5 21	0 65	5 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux	53	42	...	...	...	...	20	...	73	42	115	5 51	3 25	8 76
Instruments aratoires	81	2	...	...	...	...	...	...	81	2	83	12 19	0 15	12 34
Orge	220	8,515	...	...	...	...	...	...	220	8,515	8,735	4 40	170 52	174 92
Briques	12,969	6	...	...	...	...	222	...	13,191	6	13,197	496 98	0 23	497 21
Os	1	32	...	...	...	...	13	...	14	32	46	0 53	2 40	2 93
Soufre	150	...	...	...	...	...	9	...	159	...	159	14 98	...	14 98
Ciment et chaux hydraulique	874	20	...	...	...	2	...	...	874	22	896	89 69	0 93	90 62
Argile, chaux et sable	19,323	6,847	...	...	...	...	3,371	...	22,694	6,847	29,541	853 27	256 92	1,110 19
Houille	...	2,913	...	62	...	1,040	...	18,384	...	22,399	22,399	...	1,525 62	1,525 62
Maïs	4	14	...	...	...	68	...	...	4	82	86	0 40	3 27	3 67
Bestiaux	35	353	...	...	...	...	...	...	35	353	388	1 88	25 61	27 49
Coton, brut	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Faïence et poterie	81	1	...	...	...	...	...	...	81	1	82	14 07	0 05	14 12
Bois de teinture et mat. tinct.	44	...	...	...	...	...	38	...	82	...	82	4 80	...	4 80
Poisson	183	41	...	...	...	...	...	...	183	41	224	12 79	2 88	15 67
Lin et chanvre	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	0 04	...	0 04
Farine	693	12	...	...	7	107	...	...	700	119	819	49 57	8 52	58 09
Meubles	230	116	...	...	...	...	...	...	230	116	346	21 04	7 19	28 23
Gypse	1,531	187	...	...	...	...	...	...	1,531	187	1,718	21 59	7 06	28 65
Verre, de toutes sortes	68	30	...	...	...	...	...	...	68	30	98	12 10	1 80	13 90
Foin, pressé	899	557	35	...	8	...	...	...	942	557	1,499	37 85	33 64	71 49
Cochons	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Chevaux	114	231	...	...	...	...	...	...	114	231	345	6 68	13 11	19 79
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2	2	...	...	...	...	...	...	2	2	4	0 09	0 08	0 17

Glace														
Fer, chemin de fer	176	5							176	5	181	9 04	0 39	9 43
" en gueuse	1,126	11							1,126	11	1,137	46 65	0 42	47 07
" tout autre	9,140	624			2				9,142	624	9,766	364 35	25 02	389 37
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq., et autre min., excepté le fer		18								18	18		0 90	0 90
Saindoux et huile de saindoux	64	133							64	133	197	6 32	5 25	11 57
Farines, de toutes sortes	50	761				3			50	764	814	3 56	33 47	37 03
Viandes, autres que le lard	27								27		27	2 66		2 66
Marbre	7								7		7	1 33		1 33
Manille	1								1		1	0 19		0 19
Mélasses	610	147					125		735	147	882	69 16	7 35	76 51
Clous	505	870							505	870	1,375	82 23	43 50	125 73
Avoine	1,246	7,537							1,246	7,537	8,783	46 93	193 94	240 87
Huile, en barils	403	50			5	4	62		470	54	524	45 69	2 70	48 39
Tourteaux oléagineux	11								11		11	1 08		1 08
Pois	565	25,293							565	25,293	25,858	11 41	522 47	533 88
Pommes de terre	9	101							9	101	110	0 46	7 14	7 60
Lard	339	154							339	154	493	32 31	5 83	38 14
Peinture	56	226					7		63	226	289	9 40	11 30	20 70
Poix et goudron	95	18					225		320	18	338	23 42	0 90	24 32
Guénilles	3	7							3	7	10	0 30	0 70	1 00
Seigle	77	1,029							77	1,029	1,106	1 54	20 58	22 12
Résine	609	109					1,230		1,839	109	1,948	92 89	5 45	98 34
Sel	2,302	21				7		2	2,302	30	2,332	206 93	1 48	208 41
Pierre, pour la taille	344	22					3,357		3,701	22	3,723	140 43	0 83	141 26
" ouvrée	349						13		362		362	18 10		18 10
" impropre à la taille, non ouvrée		10,928								10,928	10,928		218 55	218 55
Graines, de toutes sortes	8,042	1,691							8,042	1,691	9,733	301 85	63 49	365 34
Moutons		96								96	96		7 34	7 34
Cendre de soude	65	6					2		67	6	73	6 87	0 30	7 17
Acier	227	12							227	12	239	22 14	0 48	22 62
Sucre	801	21							801	21	822	124 49	1 05	125 54
Spiritueux, bière, etc	228	17			2				230	17	247	32 10	1 00	33 10
Tabac, brut	8								8		8	0 80		0 80
Suif							13		13		13	0 49		0 49
Etain	64	70					1		65	70	135	9 96	3 50	13 46
Térébenthine	2	13					86		88	13	101	4 68	0 65	5 33
Blé	5,635	13,832							5,635	13,832	19,467	122 22	276 64	398 86
Blanc de plomb	26	11							26	11	37	4 67	0 55	5 22
Blanc de céruse	29						2		31		31	5 52		5 52
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,199	1,181	9		475	470	212	10	3,895	1,661	5,556	424 96	117 50	542 46
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	63	7	11	2	51				125	9	134	10 94	0 56	11 50
Courbes pour bâtiments														
Flottes	460	4,280							460	4,280	4,740	7 40	74 90	82 30

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	2,256	7,005	.....	1,065	75	.....	.....	.....	2,331	8,070	10,401	38 91	225 56	264 47
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur nav.	27,140	14,743	1,025	416	.....	.....	.....	.....	28,165	15,159	43,324	1,010 77	405 68	1,416 45
" en rad	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	.....	0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	20,986	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,986	20,986	.....	524 65	524 65
Traverses de ch. de fer, sur nav.	715	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	715	30	745	14 28	0 59	14 87
" en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	197	15,401	.....	.....	.....	.....	.....	.....	197	15,401	15,598	4 50	351 44	355 94
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes Occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	9	.....	0 17	0 17
Bardeaux	10	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	6	16	2 51	0 75	3 26
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	250	1,933	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250	1,933	2,183	3 25	33 53	36 78
" " en rad.	3,422	3,348	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,422	3,348	6,770	85 70	84 00	169 70
Traverses	.....	10,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,280	10,280	.....	26 75	26 75
Articles en bois et bois en partie ouvré	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	7	.....	0 80	0 80
Total, fret payant péages	108,622	163,307	1,080	1,545	637	1,701	9,008	18,396	119,347	184,949	304,296	5,126 96	5,390 38	10,517 34
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Maïs	.....	2,725	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,725	2,725	.....	.....	.....

Houille, en franchise, par arrêté du conseil	62,425				8		24,306		86,739		85,739			
Articles en franchise pour la construction du canal, par un arrêté du conseil, 1884.														
Ciment et chaux hydraulique		539								539	539			
Argile, chaux et sable	563								563		563			
Fer, tout autre		14								14	14			
Pierre, pour la taille	750								750		750			
Bois de c., carré, sur navires		140								140	140			
Grand total, fret	172,360	166,725	1,080	1,545	645	1,701	33,314	18,396	207,399	188,367	395,766			

Total des péages sur navires	3,863 46	1,601 51	5,464 97
" passagers	397 05	638 18	1,035 23
" marchandises en franchise $ 4,700 91			
Total des péages	9,387 47	7,630 07	17,017 54

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		28								28	28	5 32
Pommes	18	26							18	26	44	1 93
Produits agricoles, légumes	1	432							1	432	433	40 79
" animaux	6	1,407							6	1,407	1,413	117 02
Instruments aratoires	3	13							3	13	16	2 62
Orge		150								150	150	11 22
Briques												
Os		18								18	18	1 80
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		24								24	24	2 36
Argile, chaux et sable	402	7,689							402	7,689	8,091	229 22
Houille		648								648	648	23 78
Maïs												
Bestiaux		750								750	750	48 96
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1	2							1	2	3	0 26
Lin et chanvre												
Farine	6	106							6	106	112	10 05
Meubles	6	27							6	27	33	4 44
Gypse												
Verrerie de toutes sortes		4								4	4	0 76
Foin, pressé		263								263	263	25 23
Cochons		8								8	8	0 60
Chevaux	18	166							18	166	184	10 51
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		37								37	37	3 33
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	8	64							8	64	72	3 15

Minerai de fer											
Cryolithe ou min. chim., et autres min., excep. le fer		1,784							1,784	1,784	89 20
Saindoux et huile de saindoux		4							4	4	0 39
Farines, de toutes sortes		17							17	17	1 57
Viandes, autres que le lard		81							81	81	7 83
Marbre											
Manille											
Mélasses	24							24		24	1 42
Clous	10	1						10	1	11	0 75
Avoine		1,038							1,038	1,038	82 86
Huile	13	12						13	12	25	2 70
Tourteaux oléagineux											
Pois		2,749							2,749	2,749	191 78
Pommes de terre	14	451						14	451	465	38 00
Lard	25	27						25	27	52	2 85
Peinture		1							1	1	0 19
Poix et goudron											
Guénilles		3							3	3	0 44
Seigle		47							47	47	4 32
Résine											
Sel	16	1						16	1	17	0 50
Pierre, pour la taille	1							1		1	0 02
" ouvrée		3							3	3	0 29
" impropre à la taille, non ouvrée											
Graines, de toutes sortes		37							37	37	3 46
Moutons		431							431	431	32 59
Cendre de soude											
Acier											
Sucre	16	2						16	2	18	1 24
Spiritueux	17	3						17	3	20	1 34
Tabac, brut											
Suif		24							24	24	2 27
Ferblanc	2							2		2	0 15
Térébenthine											
Blé		18							18	18	1 76
Blanc de plomb											
Blanc de céruse		1							1	1	0 05
Laine		9							9	9	0 90
Tous autres effets et marchandises non énumérés	85	317						85	317	402	53 30
Ecorce											
Barils, vides		38							38	38	4 60
Courbes											
Flottes		31,600							31,600	31,600	335 18
Bois de chauffage, sur navires	75	43,849		1,542				75	45,391	45,466	1,812 71
" en radeaux											
Cercles		235							235	235	27 88
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires		317,923		105,548					423,471	423,471	32,352 80
" en radeaux		159							159	159	9 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		19							19	19	1 57

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses de chemins de fer, sur navires	.....	435	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	435	435	71 97
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	12,662	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,662	12,662	292 24
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes Occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	253	.....	344	.....	.....	.....	.....	.....	597	597	465 49
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	3	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	1 72
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	2,684	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,684	2,684	103 90
" " en radeaux	.....	3,240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,240	3,240	55 32
Traverses	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	200	0 50
Articles en bois et bois en partie ouvré	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	2	6	1 01
Total fret payant péages	771	432,225	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	771	539,660	540,431	36,601 56
Articles en franchise par arrêté en conseil.												
Bois de service, scié, en radeaux	100	386	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	386	486	.....
Bois de construction, carré, en radeaux	.....	2,220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,220	2,220	.....
Flottes	.....	16,440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,440	16,440	.....
Billots de sciage	.....	10,678	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,678	10,678	.....
Traverses de chemins de fer, en radeaux	.....	10,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000	10,000	.....
Bois de chauffage "	.....	4,786	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,786	4,786	.....
Grand total, fret	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	.....

Total des péages sur navires		3,675 92
" passagers		162 91
" articles en franchise	$515 72	.....
Quaiage et emmagasinage		.....
Amendes et dommages		10 00
Autres recettes		.....
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		40,450 39

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	3	909						46	3	955	958	61 84
Produits agricoles, légumes								1		1	1	0 10
Produits agricoles, animaux												
Instruments aratoires												
Orge		338	504						504	338	842	44 92
Briques	150	100						217	150	317	467	30 72
Os			341						341		341	34 10
Soufre								140		140	140	27 65
Ciment et chaux hydraulique								31		31	31	3 10
Argile, chaux et sable	410		245					3,948	655	3,948	4,603	462 74
Houille	76	215						85,995	76	86,210	86,286	8,455 12
Maïs												
Bestiaux		57								57	57	1 90
Coton, brut												
Faïence et poterie		23								23	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales								55		55	55	5 50
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	201	27							201	27	228	7 60
Meubles								7		7	7	1 08
Gypse												
Verre, de toutes sortes								1		1	1	0 10
Foin, pressé	329	2,323	133						462	2,323	2,785	113 81
Porcs												
Chevaux		6								6	6	0 20
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	25							2	25	2	27	1 04
Minerai de fer												

Cryolithe, minerai chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses								120		120	120	12 00
Clous												
Avoine	3	1,236							3	1,236	1,239	41 33
Huile, en barils		6						33		39	39	3 89
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,509								1,509	1,509	50 35
Pommes de terre	7								7		7	0 70
Lard		3								3	3	0 10
Peinture								1		1	1	0 10
Poix et goudron								114		114	114	11 40
Guénilles												
Seigle												
Résine								1,978		1,978	1,978	196 30
Sel	187								187		187	7 46
Pierre, propre à la taille								1,304		1,304	1,304	130 40
do ouvrée	373							900	373	900	1,273	102 45
do impropre à la taille, non ouvrée								566		566	566	56 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	6	146							6	146	152	5 07
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine								62		62	62	6 20
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	618	322	268					2,482	886	2,804	3,690	279 51
Ecorce												
Barils, vides	5		13						18		18	1 64
Courbes pour bâtiments												
Flottes		3								3	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	11,435	135	7,726						19,161	135	19,296	649 54
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	40,550		56,878					70	97,428	70	97,498	5,791 76
" en radeaux	63								63		63	5 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemins de fer, sur navires	1,859	189	745						2,604	189	2,793	218 93
" en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds de barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	118		28						146		146	17 35
Poteaux et perches de clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de service, sur navires												
" en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie ouvré												
Total, fret payant péages	56,418	7,547	66,881					98,073	123,299	105,620	228,919	16,842 15
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	345								345		345	
Grand total, fret	56,763	7,547	66,881					98,073	123,644	105,620	229,264	

Total des péages sur navires		2,437 84
do passagers		66 59
do articles en franchise	$30 34	
Amendes et dommages		9 00
Autres recettes		75 30
Total du revenu à l'exclusion des loyers de chutes d'eau		19,430 88

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		28								28	28	2 99
Pommes	31	76							31	76	107	3 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes	353	7							353	7	360	17 26
do do do animaux	27	370							27	370	397	12 60
Instruments aratoires	32	99							32	99	131	15 95
Orge	366	7							366	7	373	8 89
Briques	15	25							15	25	40	1 20
Os	11	21							11	21	32	1 26
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	180	42							180	42	222	5 90
Argile, chaux et sable	90	2							90	2	92	2 16
Houille		11,391								11,391	11,391	483 88
Maïs		22								22	22	0 61
Bestiaux	4	3							4	3	7	0 19
Coton, brut												
Faïence et poterie	37	30							37	30	67	8 68
Bois de teinture et matières tinctoriales	11	14							11	14	25	2 25
Poisson	70	3							70	3	73	1 90
Lin et chanvre												
Fleur de farine	141	549							141	549	690	17 51
Meubles	16	24							16	24	40	4 56
Gypse												
Verre, de toutes sortes	73	5							73	5	78	8 55
Foin, pressé	879	1							879	1	880	20 72
Cochons												
Chevaux	5	4							5	4	9	0 33
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	14	8							14	8	22	0 82
Glace												
Fer, chemin de fer	54	6							54	6	60	1 78
" en gueuse	50	13							50	13	63	1 96
" tout autre	242	53							242	53	295	8 08
Minerai de fer												

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américans.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., excep. le fer	1,815	888							1,815	888	2,703	135 15
Saindoux et huile de saindoux	19	23							19	23	42	1 24
Farines, de toutes sortes	1	6							1	6	7	0 18
Viandes, autres que le lard	10	7							10	7	17	0 48
Marbre	4								4		4	0 36
Manille												
Mélasses	97	5							97	5	102	9 55
Clous	314	5							314	5	319	30 06
Avoine	63	61							63	61	124	3 27
Huile, en barils	147	269							147	269	416	39 12
Tourteaux oléagineux		3								3	3	0 10
Pois	131	9							131	9	140	4 20
Pommes de terre	83	100							83	100	183	5 56
Lard	178	61							178	61	239	6 28
Peinture	33	3							33	3	36	4 25
Poix et goudron	28								28		28	2 99
Guénilles	6								6		6	0 54
Seigle	149	21							149	21	170	4 51
Résine	5								5		5	0 45
Sel	1,544	139							1,544	139	1,683	47 33
Pierre, pour la taille	35	678							35	678	713	33 36
" ouvrée	19	4							19	4	23	2 82
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	8	7							8	7	15	0 48
Moutons	10								10		10	0 29
Cendre de soude	15								15		15	1 94
Acier	30								30		30	1 01
Sucre	447	54							447	54	501	49 53
Spiritueux, bière, etc.	62	26							62	26	88	8 86
Tabac, brut												
Suif												
Etain	12								12		12	1 17
Térébenthine												
Blé	27	263							27	263	290	8 90
Blanc de plomb	24	1							24	1	25	2 31

Blanc de céruse	33								33		33	3 00
Laine		6								6	6	0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés	747	499							747	499	1,246	146 37
Ecorce	20	31							20	31	51	1 92
Barils, vides	64	13							64	13	77	6 28
Flottes	1,115	300							1,115	300	1,415	24 85
Bois de chauffage, sur navires	14,067	2,363							14,067	2,363	16,430	320 85
Bois de service, scié, sur navires	17,957	9,113	11,449						29,406	9,113	38,519	1,685 15
" en radeaux		5								5	5	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		34								34	34	1 68
Liens de chmins de fer, sur navires	5,634	66							5,634	66	5,700	601 15
do en radeaux	815								815		815	86 69
Billots de sciage	385	187							385	187	572	13 40
Bardeaux	110	47							110	47	157	31 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	9	8						13	9	22	3 74
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	299	20							299	20	319	18 41
Traverses	700								700		700	5 44
Articles en bois et bois en partie fabriqué	9	13							9	13	22	2 55
Total, fret payant péages	49,977	28,142	11,457						61,434	28,142	89,576	3,992 86
Houille, en franchise, par A. du C.	4,313								4,313		4,313	
Bois de chauffage, en franchise, par A. du C.	14,520								14,520		14,520	
Pierre, en franchise, pour la construction de canal	350								350		350	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland		554								554	554	
Grand total, fret	69,160	28,696	11,457						80,617	28,696	109,313	

Total des péages sur navires		1,786 69
" passagers		130 86
" houille, en franchise	$ 115 13	
" bois de chauffage, en franchise	242 00	
" pierre, en franchise	8 18	
" cryolithe, en franchise	27 70	
Quaiage et emmagasinage		39 98
Amendes et dommages		10 00
Autres recettes		185 50
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		6,145 89

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	35	413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	413	448	4 48
Fleur de farine	1,161	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,161	138	1,299	12 99
Houille	530	22,071	.....	.....	.....	.....	.....	.....	530	22,071	22,601	226 01
Bois de construction	1,523	1,304	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,523	1,304	2,827	28 27
Autres produits agricoles	2,592	3,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,592	3,597	6,189	61 89
Autres marchandises	671	485	.....	.....	.....	.....	.....	.....	671	485	1,156	11 56
Total du fret payant péages	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	345 20
Péages sur navires												1,433 28
Autres recettes												3 28
Revenu total												1,781 76

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		7								7	7	0 68
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Farine	25								25		25	0 25
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer	3								3		3	0 09

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Chiffons												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Ferblanc												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	52	77							52	77	129	3 87
Ecorce	32								32		32	0 94
Barils vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes		1,162								1,162	1,162	12 12
Bois de chauffage, sur navires	11,283	1,095							11,283	1,095	12,378	121 90
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	530	62							530	62	592	9 67
" en radeaux	160	42							160	42	202	3 60
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	166	5							166	5	171	10 10
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires	165								165		165	4 39
" " en radeaux	170	10							170	10	180	7 46
Billots de sciage	3,542	200							3,542	200	3,742	30 10
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	136	19							136	19	155	13 39
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	3								3		3	0 15
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	100	1,088							100	1,088	1,188	21 25
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses	265	440							265	440	705	5 50
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	16,632	4,207							16,632	4,207	20,839	245 46

Total, péages sur navires	317 42
" passagers	88 85
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	651 73

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	92	54							92	54	146	2 80
Produits agricoles non énumérés, légumes	12	255							12	255	267	5 16
do do animaux												
Instruments aratoires	2	2							2	2	4	0 11
Orge	36	360	360						396	360	756	14 19
Briques												
Os												
Soufre, brut	1								1		1	0 02
Ciment et chaux hydraulique	102								102		102	1 92
Argile, chaux et sable												
Houille		572		250				1,237		2,059	2,959	37 70
Maïs	3								3		3	0 06
Bestiaux	3								3		3	0 06
Coton, brut												
Faïence et poterie	9								9		9	0 23
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 05
Poisson	6								6		6	0 12
Lin et chanvre												
Fleur de farine	4	10							4	10	14	0 27
Meubles	58	6	7					1	65	7	72	1 86
Gypse												
Verre, de toutes sortes	13								13		13	0 35
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	30	7							30	7	37	0 74
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	0 02
Glace	150								150		150	3 75
Fer, chemin de fer												
Fer, en gueuse	1								1		1	0 02
Fer, tout autre	60	1							60	1	61	1 18

STATISTIQUE DES CANAUX.

Saindoux et huile de saindoux	3								3		3	0 06
Marbre	10								10		10	0 26
Manille	7								7		7	0 18
Mélasses	44								44		44	1 10
Clous	110						12		122		122	3 59
Avoine	17								17		17	0 32
Huile, en barils	28	57							28	57	85	2 17
Pois	48	306					12		60	306	366	6 87
Pommes de terre	7								7		7	0 14
Lard	1								1		1	0 02
Guénilles	4		1						5		5	0 13
Seigle	441	86							441	86	527	9 91
Sel		28								28	28	0 54
Pierre, pour la taille			1						1		1	0 02
" impropre à la taille, non ouvrée	1,450								1,450		1,450	14 50
Moutons	10								10		10	0 02
Cendre de soude	13								13		13	0 33
Sucre	99								99		99	2 53
Spiritueux, bière, etc	12								12		12	0 32
Tabac, brut		2								2	2	0 04
Suif	2								2		2	0 04
Etain	1								1		1	0 03
Blé	285	531							285	531	816	15 32
Blanc de plomb	25								25		25	0 64
Tous autres effets et marchandises non énumérés	928	24	13						941	24	965	24 04
Ecorce			5						5		5	0 10
Bois de chauffage, sur navires	570		375						945		945	7 89
Bois de service, scié, sur navires	88	593	144						232	593	825	9 64
" en radeaux	9								9		9	0 19
Billots de sciage		27								27	27	0 30
Bardeaux	4	1							4	1	5	0 31
Bois de construction, carré, sur navires	80								80		80	0 50
" en radeaux	80	1,400							80	1,400	1,480	18 50
Articles en bois et bois en partie fabriqué	41								41		41	0 75
Total du fret payant péages	5,002	4,322	906	250			24	1,238	5,932	5,810	11,742	191 91

Total des péages sur navires	281 12
do passagers	197 02
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	353.971	3,952 11	676,266	3,920 31	64,052	206 74
" américains	478,656	7,187 03	23,980	184 98	1,025	10 54
Voiliers canadiens	173,921	3,460 34	1,075,155	11,565 42	44,782	632 22
" américains	103,608	2,306 06	66,228	517 62	115,871	1,588 34
Total, classe n° 1	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	35,080	433 66	63,283	3,024 63	3,783	66 59
Classe n° 3.	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
Soufre	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
Argile, chaux et sable	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
Poisson	305	40 56	328	31 27	.....	.....
Gypse	.....	.....	1,718	28 65	.....	.....
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28	.....	.....
" en gueuse	499	99 80	4,475	547 77	.....	.....
" tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
Sel	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
Acier	6,220	933 00	817	109 32	.....	.....
Pierre, pour la taille	6,602	1,320 40	5,129	352 16	1,304	130 40
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Maïs	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	2	0 30	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	2	0 19	.....	.....
Fleur de farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, de toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	11	1 08	.....	.....
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle	65,888	13,136 75	1,939	39 04	.....	.....
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84	.....	.....
Tabac	1	0 20	12	1 40	.....	.....
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92	.....	.....
Tous autres produits agricoles, légumes	444	28 80	627	89 11	1	0 10
Os	.....	.....	149	18 38	341	34 10
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons	.....	.....	27	4 05	.....	.....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	87	13 05	33	4 52	.....	.....
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42	.....	.....
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56	.....	.....
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
Moutons	.....	.....	96	7 34	152	5 07
Suif	77	12 40	26	2 44	.....	.....
Laine	1,243	248 30	13	1 95	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	973	137 46	.....	.....
Total, classe n° 3	573,610	112,512 67	220,884	13,018 88	14,887	1,025 13

A—*Suite.*

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1891.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
167,576	682 17	78,137	762 11	23,150	463 00	29,593	223 59	134,369	226 93
186	2 29	711	16 83	...	...	8	0 50	168	0 50
161,026	2,274 15	68,965	766 05	48,514	970 28	22,975	93 33	13,002	51 69
30,939	717 31	16,644	241 70	...	...	...	...	92	2 00
359,727	3,675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
12,569	162 91	5,423	130 86	...	...	9,547	88 85	16,651	197 02
Ton'x.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
...	...	40	1 20	...	...	7	0 68	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	1	0 02
24	2 36	222	5 90	...	...	...	...	102	1 92
8,091	229 22	92	2 16	...	...	...	...	...	...
3	0 26	73	1 90	448	4 48	...	...	6	0 12
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	60	1 78	...	...	...	...	...	...
...	...	63	1 96	...	...	...	...	1	0 02
72	3 15	295	8 08	...	...	...	...	61	1 18
17	0 50	1,683	47 33	...	...	...	...	28	0 54
...	...	30	1 01	...	...	...	...	...	...
1	0 02	713	33 36	...	...	...	...	1	0 02
44	1 93	107	3 60	...	...	...	...	146	2 80
150	11 22	373	8 89	...	...	...	...	756	14 19
...	...	22	0 61	...	...	...	...	3	0 06
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	25	14	0 27
263	25 23	880	20 72	...	...	...	...	...	...
17	1 57	7	0 18	...	...	...	...	...	...
...	...	3	0 10	...	...	...	...	...	...
1,038	82 86	124	3 27	...	...	...	...	17	0 32
2,749	191 78	140	4 20	...	...	...	...	366	6 87
465	38 00	183	5 56	...	...	...	...	7	0 14
47	4 32	170	4 51	...	...	...	...	527	9 91
37	3 46	15	0 48	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	2	0 04
18	1 76	290	8 90	...	...	...	...	816	15 32
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89	...	...	267	5 16
18	1 80	32	1 26	...	...	...	...	...	...
750	48 96	7	0 19	...	...	...	...	3	0 06
8	0 60	...	...	...	...	...	...	...	...
37	3 33	22	0 82	...	...	...	...	1	0 02
184	10 51	9	0 33	...	...	...	...	37	0 74
4	0 39	42	1 24	...	...	...	...	3	0 06
81	7 83	17	0 48	...	...	...	...	...	...
52	2 85	239	6 28	...	...	...	...	1	0 02
431	32 59	10	0 29	...	...	...	...	10	0 02
24	2 27	...	...	...	...	...	...	2	0 04
9	0 90	6	0 19	...	...	...	...	...	...
1,413	117 02	397	12 60	...	...	...	...	...	...
16,592	877 53	7,416	224 15	7,936	79 36	32	0 93	3,178	59 86

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	87	13 14	.....	.....
Faïencerie et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	100	8 40	55	5 50
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
Verre, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
Marbre	3,556	533 40	20	3 93	.....	.....
Manille	139	20 85	1	0 19	.....	.....
Mélasses	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clous	129	12 40	3,352	521 13	.....	.....
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
Guénilles	60	12 00	181	35 20	.....	.....
Résine	.....	.....	1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude	99	14 59	787	149 97	.....	.....
Sucre	393	35 08	3,101	581 34	.....	.....
Pierre, ouvrée	9	1 70	365	18 70	1,273	102 45
Etain	246	36 51	552	96 86	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb	3	0 45	137	25 22	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	330	65 32	.....	.....
Whisky et tous autres spiritueux	346	67 96	1,215	226 70	.....	.....
Marchandises non énumérés	50,202	7,472 07	11,213	1,673 86	3,690	279 51
Total, classe n° 4	55,831	8,306 24	28,597	4,258 47	7,363	620 83
Classe n° 5.						
Ecorces	.....	.....	13	3 75	.....	.....
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	64,877	11,545 03	44,410	1,518 45	97,498	5,791 76
" " en radeaux	.....	.....	4	0 15	63	5 00
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Liens de chemins de fer, sur navires	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	20,986	524 65	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	20,354	3,049 94	2,183	36 78	.....	.....
" " en radeaux	262	16 49	6,770	169 70	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriq.	11	4 40	36	12 40	.....	.....
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94	.....	.....
Douves et fonds, barils	155	12 40	.....	.....	.....	.....
" " pipes	8	1 50	.....	.....	.....	.....
" " Indes occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	9	0 17	.....	.....
Traverses	.....	.....	10,280	26 75	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	99,101	15,255 22	117,495	3,124 38	119,817	6,684 47

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
28	5 32	28	2 99	...	...	...	...	...	...
16	2 62	131	15 95	...	...	...	...	4	0 11
...	...	67	8 68	...	...	...	...	9	0 23
...	...	25	2 25	...	...	...	...	2	0 05
33	4 44	40	4 56	...	...	...	...	72	1 86
4	0 76	78	8 55	...	...	...	...	13	0 35
...	...	4	0 36	...	...	...	...	10	0 26
...	...	...	...	...	...	...	...	7	0 18
24	1 42	102	9 55	...	...	...	...	44	1 10
11	0 75	319	30 06	...	...	...	...	122	3 59
25	2 70	416	39 12	...	...	...	...	85	2 17
1	0 19	36	4 25	...	...	...	...	...	...
...	...	28	2 99	...	...	...	...	...	...
3	0 44	6	0 54	...	...	...	...	5	0 13
...	...	5	0 45	...	...	...	...	...	...
...	...	15	1 94	...	...	...	...	13	0 33
18	1 24	501	49 53	...	...	...	...	99	2 53
3	0 29	23	2 82	...	...	...	...	...	...
2	0 15	12	1 17	...	...	...	...	1	0 03
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	25	2 31	...	...	...	...	25	0 64
1	0 05	33	3 00	...	...	...	...	...	...
20	1 34	88	8 86	...	...	...	...	12	0 32
402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	965	24 04
591	75 01	3,228	346 30	1,156	11 56	129	3 87	1,488	37 92
...	...	51	1 92	...	...	32	0 94	5	0 10
38	4 60	77	6 28	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31,600	335 18	1,415	24 85	...	...	1,162	12 12	...	...
45,466	1,812 71	16,430	320 85	...	...	12,378	121 90	945	7 89
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
423,471	32,352 80	38,519	1,685 15	2,827	28 27	592	9 67	825	9 64
159	9 15	5	0 19	...	...	202	3 60	9	0 19
235	27 88	...	...	...	...	...	...	...	...
435	71 97	5,700	601 15	...	...	165	4 39	...	...
...	...	815	86 69	...	...	180	7 46	...	...
19	1 57	34	1 68	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	171	10 10	...	...
2,684	103 90	...	...	...	...	...	...	80	0 50
3,240	55 32	319	18 41	...	...	1,188	21 25	1,480	18 50
6	1 01	22	2 55	...	...	...	...	41	0 75
597	465 49	157	31 08	...	...	155	13 39	5	0 31
4	1 72	22	3 74	...	...	3	0 15	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12,662	292 24	572	13 40	...	...	3,742	30 10	27	0 30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	0 50	700	5 44	...	...	705	5 50	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520,816	35,536 04	64,838	2,803 38	2,827	28 27	20,675	240 57	3,417	38 18

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		– cts.
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
Cryolithe ou minerai chimique	2,871	143 55	2,083	104 15	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	2,813	281 30	11,028	226 95	566	56 60
Glace	1,150	57 50	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	231,478	45,410 55	177,211	23,111 87	86,852	8,511 72
Total, fret et péages	960,020	198,823 88	544,187	62,726 56	228,919	19,346 58
Bois de construction et autre bois, en fr.	389	17 76	9,728	1,056 98	.....	.....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	14,604	2,136 20	382,879	12,188 40	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris	975,013	200,977 84	936,794	75,971 94	229,264	19,376 92

DÉPARTEMENT DE CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01	.....	.....	2,059	37 70
1,784	89 20	2,703	135 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	0 09	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,450	14 50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	3 75
2,432	112 98	14.094	619 03	22,601	226 01	3	0 09	3,659	55 95
540,431	40,440 39	89,576	5,910 41	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05
44,610	515 72	14,520	242 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,217	151 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....
585,041	40,956 11	109,313	6,303 42	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés pour de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péagés.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	35,080	433 66	63,283	3,024 63	3,783	66 59
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce	...	...	13	3 75	...	...
Courbes pour bâtiments	...	...	...	...	...	...
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié	64,877	11,545 03	44,414	1,518 60	97,561	5,796 76
" En franchise	...	...	3,908	...	...	...
Mâts, espars, etc	...	...	20,986	524 65	...	...
Traverses de chemins de fer	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94	...	...
" En franchise	389	...	...	...	...	...
Douves, de toutes sortes	163	13 90	9	0 17	...	...
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches	...	...	...	...	...	...
Bois de construction, carré	20,616	3,066 43	8,953	206 48	...	...
" En franchise	...	...	5,820	...	...	...
Traverses	...	...	10,280	26 75	...	...
Total	99,383	15,231 26	126,870	3,067 04	119,799	6,682 83
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons	...	...	27	4 05	...	...
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
" En franchise	...	...	2	...	...	...
Moutons	...	...	96	7 34	152	5 07
Total	68	3 04	917	67 52	215	7 17
Produits des animaux.						
Os	...	...	149	18 38	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	87	13 05	33	4 52	...	...
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42	...	...
" En franchise	...	...	100	...	...	...
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56	...	...
" En franchise	1	...	...	...	...	...
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
" En franchise	...	...	201	...	...	...
Suif	77	12 40	26	2 44	...	...
Laine	1,243	248 30	13	1 95	...	...
" En franchise	2	...	...	...	...	...
Produits agricoles non énumérés, animaux	...	...	973	137 46	...	...
Total	1,831	357 05	2,445	252 07	344	34 20

A—*Suite.*

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1891, indiquant la quantité totale de et le montant des péages perçus.

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
359,727	3 675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
12,569	162 91	5,423	130 86	.....	.....	9,547	88 85	16,651	197 02
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	Tons.
.....	.....	51	1 92	.....	.....	32	0 94	5	0 10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31,600	335 18	1,415	24 85	.....	.....	1,162	12 12	.....	.....
16,440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45,466	1,812 71	16,430	320 85	.....	.....	12,378	121 90	945	7 89
4,786	.....	14,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
235	27 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
423,630	32,361 95	38,524	1,685 34	2,827	28 27	794	13 27	834	9 83
486	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	1 57	34	1 68	.....	.....	171	10 10	.....	.....
435	71 97	6,515	687 84	.....	.....	345	11 85	.....	.....
10,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12,662	292 24	572	13 40	.....	.....	3,742	30 10	27	0 30
10,678	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
597	465 49	157	31 08	.....	.....	155	13 39	5	0 31
4	1 72	22	3 74	.....	.....	3	0 15	.....	.....
5,924	159 22	319	18 41	.....	.....	1,188	21 25	1,560	19 00
2,220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
200	0 50	700	5 44	.....	.....	705	5 50	.....	.....
565,382	35,530 43	79,259	2,794 55	2,827	28 27	20,675	240 57	3,376	37 43
750	48 96	7	0 19	.....	.....	.....	.....	3	0 06
8	0 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
184	10 51	9	0 33	.....	.....	.....	.....	37	0 74
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
431	32 59	10	0 29	.....	.....	.....	.....	10	0 02
1,373	92 66	26	0 81	.....	.....	.....	.....	50	0 82
18	1 80	32	1 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37	3 33	22	0 82	.....	.....	.....	.....	1	0 02
4	0 39	42	1 24	.....	.....	.....	.....	3	0 06
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
81	7 83	17	0 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
52	2 85	239	6 28	.....	.....	.....	.....	1	0 02
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	2 27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	0 04
9	0 90	6	0 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,413	117 02	397	12 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,638	136 39	755	22 87	.....	.....	.....	.....	7	0 14

N° (A) 20.—Sommaire du mouvement des canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	444	28 80	627	89 11	1	0 10
do En fr	52	.....	2	.....	.....	.....
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Coton, brut	.....	.....	2	0 30	.....	.....
Maïs	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35	.....	.....
do En fr	.....	.....	55,264	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	2	0 19	.....	.....
do En fr	1	.....	.....	.....	.....	.....
Farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
do En fr	.....	.....	3,324	.....	.....	.....
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88	.....	.....
do En fr	.....	.....	67	.....	.....	.....
Manille	139	20 85	1	0 19	.....	.....
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Poix	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
do En fr	.....	.....	390	.....	.....	.....
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle	65,888	13,136 75	1,939	39 04	.....	.....
do En fr	.....	.....	64,978	.....	.....	.....
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84	.....	.....
do En fr	.....	.....	2	.....	.....	.....
Tabac, brut	1	0 20	12	1 40	.....	.....
do En fr	.....	.....	1	.....	.....	.....
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92	.....	.....
do En fr	.....	.....	159,785	.....	.....	.....
Total	553,373	108,883 26	414,956	6,589 07	7,569	320 65
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47	.....	.....
do En fr	31	.....	40	.....	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	87	13 14	.....	.....
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
do En fr	469	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
do En fr	2,380	.....	539	.....	.....	.....
Faïence et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
do En fr	251	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
do En fr	1	.....	2	.....	.....	.....
Verre, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
do En fr	30	.....	1	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28	.....	.....
do En fr	2,855	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, en gueuse	499	99 80	4,475	547 77	.....	.....
do En fr	112	.....	371	.....	.....	.....
Fer, tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
do En fr	595	.....	14	.....	.....	.....
Mélasse	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clous	129	12 40	3,352	521 13	.....	.....
do En fr	560	.....	.....	.....	.....	.....
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
do En fr	64	.....	.....	.....	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	11	1 08	.....	.....
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
do En fr	61	.....	.....	.....	.....	.....

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89	...	...	267	5 16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
44	1 93	107	3 60	...	...	...	...	146	2 80
150	11 22	373	8 89	...	...	...	...	756	14 19
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	22	0 61	...	...	...	...	3	0 06
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	0 25	14	0 27
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
263	25 23	880	20 72	...	...	...	...	...	...
17	1 57	7	0 18	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	7	0 18
1,038	82 86	124	3 27	...	...	...	...	17	0 32
2,749	191 78	140	4 20	...	...	...	...	366	6 87
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
465	38 00	183	5 56	...	...	...	...	7	0 14
47	4 32	170	4 51	...	...	...	...	527	9 91
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	3 46	15	0 48	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	2	0 04
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	1 76	290	8 90	...	...	...	...	816	15 32
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5,373	412 97	3,361	95 69	7,488	74 88	25	0 25	2,928	55 26
28	5 32	28	2 99	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	2 62	131	15 95	...	...	...	...	4	0 11
38	4 60	77	6 28	...	...	...	...	...	...
...	...	40	1 20	...	...	7	0 68	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	2 36	222	5 90	...	...	...	...	102	1 92
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	67	8 68	...	...	...	...	9	0 23
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	4 44	40	4 56	...	...	...	...	72	1 86
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	0 76	78	8 55	...	...	...	...	13	0 35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	60	1 78	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	63	1 96	...	...	...	...	1	0 02
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
72	3 15	295	8 08	...	...	...	...	61	1 18
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	1 42	102	9 55	...	...	...	...	44	1 10
11	0 75	319	30 06	...	...	...	...	122	3 59
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	2 70	416	39 12	...	...	...	...	85	2 17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	3	0 10	...	...	...	...	...	...
1	0 19	36	4 25	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Articles manufacturés—Suite.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
do En fr	22	.....	.....	.....	.....	.....
Résine	.....	.....	1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude	99	14 59	787	149 97	.....	.....
do En fr	377	.....	.....	.....	.....	.....
Spiritueux, whiskey, etc	346	67 96	1,215	226 70	.....	.....
do En fr	294	.....	105	.....	.....	.....
Acier	6,220	933 00	817	109 32	.....	.....
Sucre	393	35 08	3,101	581 34	.....	.....
do En fr	412	.....	.....	.....	.....	.....
Etain	246	36 51	552	96 86	.....	.....
do En fr	23	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb	3	0 45	137	25 22	.....	.....
do En fr	3	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	330	65 32	.....	.....
do En fr	50	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	11	4 40	36	12 40	.....	.....
Total	19,485	1,701 44	56,765	5,612 33	2,888	269 87
Marchandises.						
Soufre	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Argile, chaux et sable	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
do En fr	206	.....	563	.....	345	.....
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
do En fr	.....	.....	94,690	.....	.....	.....
Bois de teinture et matières tinct	.....	.....	100	8 40	55	5 50
Poisson	305	40 56	328	31 27	.....	.....
do En fr	7	.....	.....	.....	.....	.....
Gypse	.....	.....	1,718	28 65	.....	.....
Minerais, de toutes sortes	2,871	143 55	2,083	104 15	.....	.....
do En fr	544	.....	1,410	.....	.....	.....
Marbre	3,556	533 40	20	3 93	.....	.....
Guénilles	60	12 00	181	35 20	.....	.....
Sel	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
do En fr	4,391	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, de toutes sortes	9,424	1,603 40	16,522	597 81	3,143	289 45
do En fr	.....	.....	750	.....	.....	.....
Tous autres effets et marchandises non énumérés	51,352	7,529 57	11,213	1,673 86	3,690	279 51
do En fr	810	.....	278	.....	.....	.....
Total	300,873	55,308 63	334,841	27,925 57	98,449	9,527 43
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	975,013	198,823 88	936,794	62,726 56	229,264	19,346 58

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—*Fin.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	28	2 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	15	1 94	.....	.....	.....	.....	13	0 33
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	1 34	88	8 86	.....	.....	.....	.....	12	0 32
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	30	1 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	1 24	501	49 53	.....	.....	.....	.....	99	2 53
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 15	12	1 17	.....	.....	.....	.....	1	0 03
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	25	2 31	.....	.....	.....	.....	25	0 64
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 05	33	3 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	1 01	22	2 55	.....	.....	.....	.....	41	0 75
323	32 10	2,736	222 82	.....	.....	7	0 68	704	17 13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	0 02
8,091	229 22	92	2 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01	.....	.....	2,059	37 70
.....	.....	4,313	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	25	2 25	.....	.....	.....	.....	2	0 05
3	0 26	73	1 90	448	4 48	.....	.....	6	0 12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,784	89 20	2,703	135 15	.....	.....	3	0 09	.....	.....
.....	.....	554	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 36	.....	.....	.....	.....	10	0 26
3	0 44	6	0 54	.....	.....	.....	.....	5	0 13
17	0 50	1,683	47 33	.....	.....	.....	.....	28	0 54
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 31	736	36 18	.....	.....	.....	.....	1,451	14 52
.....	.....	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	1,115	27 79
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,952	397 01	23,176	856 12	24,205	242 05	132	3 96	4,677	80 13
585,041	40,440 39	109,313	5,910 41	34,520	1,178 48	20,839	651 73	11,742	670

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891.

CANAUX ET BUREAUX.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total des péages.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippewa	.....	22 24	11 03	3 79	11 84	9 78	6 02	5 30	.....	70 00
Colborne	3,746 67	17,236 94	18,931 79	19,048 57	24,780 58	24,832 34	18,735 94	10,127 52	840 43	138,280 78
Dalhousie	2,620 79	11,465 72	8,606 53	6,407 44	6,852 84	8,199 83	10,952 98	3,694 07	24 35	58,824 55
Dunnville	.....	30 19	118 38	40 95	52 81	28 80	106 43	116 57	.....	494 13
Maitland	8 75	0 65	.....	1 23	.....	.....	1 00	.....	.....	11 63
Robinson	49 46	105 53	71 93	32 81	64 99	8 73	95 91	107 08	13 39	549 83
Sainte-Catherine	64 32	80 83	54 76	87 48	109 84	85 54	65 47	41 48	3 24	592 96
Total, canal Welland	6,489 99	28,942 10	27,794 42	25,622 27	31,872 90	33,165 02	29,963 75	14,092 02	881 41	198,823 88
CANAUX DU SAINT-LAURENT.										
Beauharnois	1 44	45 14	117 04	237 38	235 03	374 20	177 72	115 01	.....	1,302 96
Cardinal	7 80	151 68	100 24	211 59	24 04	74 69	91 82	48 61	1 45	711 92
Cornwall	.....	2,047 43	4,297 33	4,866 31	3,160 57	2,729 29	3,108 80	2,506 68	66 89	22,783 30
Kingston	.....	1,687 13	1,969 31	1,909 78	1,242 03	813 58	1,681 84	1,169 74	.....	10,473 41
Lachine	19 19	252 74	366 33	330 29	273 96	457 25	451 94	270 58	4 92	2,427 20
Montréal	140 79	2,789 07	3,390 96	4,371 38	4,605 41	3,961 51	3,146 65	2,622 00	.....	25,027 77
Total, canaux du Saint-Laurent	169 22	6,973 19	10,241 21	11,926 73	9,541 04	8,410 52	8,658 77	6,732 62	73 26	62,726 56
CANAL CHAMBLY.										
Chambly	.....	648 74	1,098 87	1,196 00	1,281 19	885 01	1,511 46	927 83	.....	7,549 10
Saint-Jean	.....	2,613 46	1,856 57	1,875 41	1,401 14	1,192 17	1,353 25	864 50	.....	11,156 50
Saint-Ours	.....	47 87	70 77	79 38	60 16	103 73	178 20	100 87	.....	640 98
Total, canal Chambly	.....	3,310 07	3,026 21	3,150 79	2,742 49	2,180 91	3,042 91	1,893 20	.....	19,346 58

Canaux de l'Ottawa.										
Ottawa	190 03	5,129 73	3,941 19	3,597 40	2,629 84	2,268 53	2,457 39	1,520 54	.....	21,734 65
Carillon	9 67	21 92	9 64	8 98	6 10	5 59	24 82	32 11	.....	118 83
Grenville	325 09	2,757 48	2,784 31	3,017 00	2,542 39	2,078 88	1,863 28	1,697 12	.....	17,065 55
Sainte-Anne	17 09	147 77	203 04	274 81	234 00	245 07	304 48	94 10	1 00	1,521 36
Total, canaux d'Ottawa	541 88	8,056 90	6,938 18	6,898 19	5,412 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,440 39
Canal Rideau.										
Kingston-Mills	.....	165 94	282 46	329 49	257 00	178 89	153 16	112 96	.....	1,479 90
Ottawa	9 14	393 84	706 02	620 32	600 07	539 26	681 64	348 11	.....	3,898 40
Smith's-Falls	.....	29 05	54 91	175 69	102 81	85 27	52 56	31 82	.....	532 11
Total, canal Rideau	9 14	588 83	1,043 39	1,125 50	959 88	803 42	887 36	492 89	.....	5,910 41
Canal Saint-Pierre.										
Saint-Pierre	28 89	154 70	112 98	102 35	111 36	282 77	438 40	383 37	163 66	1,778 48
Canaux du District de Newcastle										
Bobcaygeon	.....	9 50	45 63	70 56	91 32	67 38	57 03	10 25	.....	351 67
Buckhorn	.....	.....	20 75	10 85	9 40	8 75	0 30	.....	.....	50 05
Burleigh	.....	3 93	18 83	18 60	11 39	21 57	19 93	1 75	.....	96 00
Fenelon-Falls	.....	0 50	2 25	0 50	0 50	3 70	.....	1 25	.....	8 70
Hastings	.....	1 50	4 25	8 00	6 25	2 25	1 25	.....	.....	23 50
Peterborough	2 70	12 10	22 24	21 35	18 74	21 59	16 54	6 55	.....	121 81
Total, canaux du district de Newcastle	2 70	27 53	113 95	129 86	137 60	125 24	95 05	19 80	.....	651 73
Canal Murray.										
Brighton	13 52	54 85	135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28	.....	670 05
Grand total	7,255 34	48,108 17	49,406 01	49,101 78	50,956 34	49,629 80	47,882 26	26,889 05	1,119 33	330,348 08

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, et le montant des péages perçus sur iceux.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De port américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	1,147	92,764	86,418	74,643	2,352	262	292	7,294	89,946	174,963	179,008	353,971	3,952 11
do à voiles	641	30,005	28,405	48,708	4,835	288	.....	9,056	52,624	88,057	85,864	173,921	3,460 34
Total, du Canada	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	292	16,350	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Navires américains, à vapeur	522	1	1	9,180	204	227,752	195,905	201	45,412	237,134	241,522	478,656	7,187 03
do à voiles	284	91	40	3,887	576	48,252	35,005	457	15,300	52,687	50,921	103,608	2,306 06
Total, Etats-Unis	806	92	41	13,067	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Grand total, canal Welland	2,594	122,861	114,864	136,418	7,967	276,554	231,202	17,008	203,282	552,841	557,315	1,110,156	16,905 54
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur	3,041	353,192	299,992	17,127	608	.....	.....	.....	5,347	370,319	305,947	676,266	3,920 31
do à voiles	5,706	550,410	407,809	46,487	320	.....	.....	.....	70,129	596,897	478,258	1,075,155	11,565 42
Total, du Canada	747	903,602	707,801	63,614	928	.....	.....	.....	75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Navires américains, à vapeur	582	307	1,377	3,761	75	6,134	6,965	63	5,298	10,265	13,715	23,980	184 98
do à voiles	604	517	14,083	7,349	1,602	875	943	30,362	10,497	39,103	27,125	66,228	517 62
Total, Etats-Unis	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent.	1,933	904,426	723,261	74,724	2,605	7,009	7,908	30,425	91,271	1,016,584	825,045	1,841,629	16,188 33
CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	464	32,206	31,006	94	.....	.....	.....	.....	746	32,300	31,752	64,052	206 74

Navires canadiens, à voiles	555	10,411	9,792	7,339				17,240	17,750	27,032	44,782	632 22
Total, du Canada	1,019	42,617	40,798	7,433				17,986	50,050	58,784	108,834	838 96
Navires américains, à vapeur	28	352	309	134				230	486	539	1,025	10 54
do à voiles	1,006	1,471	2,660	41,875				69,865	43,346	72,525	115,871	1,588 34
Total, Etats-Unis	1,034	1,823	2,969	42,009				70,095	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Grand total, canal Chambly	2,053	44,440	43,767	49,442				88,081	93,882	131,848	225,730	2,437 84
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur	1,025	52,480	112,784		2,312				52,480	115,096	167,576	682 17
do à voiles	1,123	8,699	134,287		18,040				8,699	152,327	161,026	2,274 15
Total, du Canada	2,148	61,179	247,071		20,352				61,179	267,423	328,602	2,956 32
Navires canadiens, à vapeur	4	102	33		51				102	84	186	2 29
do à voiles	312	4,677	1,043		25,219				4,677	26,262	30,939	717 31
Total, Etats-Unis	316	4,779	1,076		25,270				4,779	26,346	31,125	719 60
Grand total, canal d'Ottawa	2,464	65,958	248,147		45,622				65,958	293,769	359,727	3,675 92
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur	1,299	35,585	42,426	126					35,711	42,426	78,137	762 11
do à voiles	945	32,445	35,649	871					33,316	35,649	68,965	766 05
Total, du Canada	2,244	68,030	78,075	997					69,027	78,075	147,102	1,528 16
Navires américains, à vapeur	69	323	388						323	388	711	16 83
do à voiles	181	2,314	9,851	4,479					6,793	9,851	16,644	241 70
Total, Etats-Unis	250	2,637	10,239	4,479					7,116	10,239	17,355	258 53
Grand total, canal Rideau	2,494	70,677	88,314	5,476					76,143	88,314	164,457	1,786 69
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur	129	11,167	11,983						11,167	11,983	23,150	463 0
do à voiles	992	24,150	24,364						24,150	24,364	48,514	970 28
Grand total, canal Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347						35,317	36,347	71,664	1,433 28

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	747	14,749	14,844	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,749	14,844	29,593	223 59
do à voiles	385	11,904	11,071	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,904	11,071	22,975	93 33
Total, du Canada	1,132	26,653	25,915	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,653	25,915	52,568	316 92
Navires américains, à vapeur	2	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	8	50
do à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	2	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	8	50
Grand total, can. de la vallée de la Trent.	1,134	26,657	25,919	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,657	25,919	52,576	317 42
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	859	90,376	31,935	5,325	.....	.....	.....	.....	6,733	95,701	38,668	134,369	226 93
do à voiles	188	5,975	4,403	1,038	175	.....	.....	.....	1,411	7,013	5,989	13,002	51 69
Total, du Canada	1,047	96,351	36,338	6,363	175	.....	.....	.....	8,144	102,714	44,657	147,371	278 62
Navires américains, à vapeur	2	163	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163	5	168	0 50
do à voiles	6	35	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	57	92	2 00
Total, Etats-Unis	8	198	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	62	260	2 50
Grand total, canal Murray	1,055	96,549	36,400	6,363	175	.....	.....	.....	8,144	102,912	44,719	147,631	281 12

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													$ cts.
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	292	16,350	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Saint-Laurent	747	903,602	707,801	63,614	928	...	...	...	75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Chambly	1,019	42,617	40,798	7,433	...	...	...	...	17,986	50,050	58,784	108,834	838 96
Ottawa	2,148	61,179	247,071	...	20,352	...	...	...	...	61,179	267,423	328,602	2,956 32
Rideau	2,244	68,030	78,075	997	...	...	...	...	...	69,027	78,075	147,102	1,528 16
Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347	...	...	...	...	...	...	35,317	36,347	71,664	1,433 28
Vallée de la Trent	1,132	26,653	25,915	...	...	...	...	...	...	26,653	25,915	52,568	316 92
Murray	1,047	96,351	36,338	6,363	175	...	...	...	8,144	102,714	44,657	147,371	278 62
Total, canadiens	11,246	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	30,250 44
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	806	92	41	13,067	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Saint-Laurent	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Chambly	1,034	1,823	2,969	42,009	...	...	...	...	70,095	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Ottawa	316	4,779	1,076	...	25,270	...	...	...	...	4,779	26,346	31,125	719 60
Rideau	250	2,637	10,239	4,479	...	...	...	...	...	7,116	10,239	17,355	258 53
Saint Pierre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vallée de la Trent	2	4	4	...	...	...	...	...	...	4	4	8	0 50
Murray	8	198	62	...	...	...	...	...	...	198	62	260	2 50
Total, américains	3,602	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	12,775 70
Grand total des navires canadiens et américains	14,848	1,366,875	1,317,019	272,423	56,369	283,563	239,110	47,433	390,778	1,970,294	2,003,276	3,973,570	43,026 14

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1890 et 1891, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

———	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
1890.												$ cts.
Canal Welland	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853	60,720 30
Canal Chambly	8,224	4,118	85,113	6,085	.....	.....	.....	98,867	93,337	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau	81,219	26,289	6,066	.....	.....	.....	.....	.....	87,285	26,289	113,574	6,145 21
Canaux de l'Ottawa	527	537,253	8	113,567	.....	.....	.....	.....	535	650,820	651,355	48,226 36
Canal Saint-Pierre	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	32,231	1,742 01
Canaux de la vallée de la Trent	22,297	2,382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,297	2,382	24,679	708 94
Canal Murray	4,696	7,896	6,190	.....	.....	.....	.....	91	10,798	7,985	18,783	707 03
1891.												
Canal Welland	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794	62,726 56
Canal Chambly	56,763	7,547	66,881	.....	.....	.....	.....	98,073	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	40,440 39
Canal Saint-Pierre	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	1,778 48
Canaux de la vallée de la Trent	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839	651 73
Canal Murray	5,002	4,322	906	250	.....	.....	24	1,238	5,932	5,810	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1891.

CANAL WELLAND.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	7	35	12	60	9	45	4	20
10	1	10	4	40	3	30		
15	2	30			1	15	1	15
20	2	40	12	240	4	80	4	80
25	6	150	2	50				
30	9	270	2	60	1	30		
35	3	105			1	35		
40	2	80	2	80	1	40	5	200
45			1	45				
50	1	50	1	50	1	50		
65			2	130				
70	1	70	1	70				
75					1	75		
80	2	160	2	160				
85	1	85	1	85			1	85
90			3	270				
100	1	100						
105					1	105		
110					3	330	2	220
115							2	230
120			1	120			2	240
125			1	125			2	250
130	1	130					2	260
135							1	135
145			2	290				
150	1	150	2	300	1	150		
165								
170			1	170				
175	1	175	1	175				
180	1	180	1	180				
185			1	185				
190			2	380				
200			2	400				
210	1	210	1	210	1	210		
215	1	215			1	215		
220	2	440						
225			1	225				
230			2	460			2	460
235			1	235				
240	1	240						
245	1	245	1	245			1	245
255			2	510				
260							3	780
265							1	265
270			1	270				
275			2	550	1	275		
280	1	280	1	280	1	280	1	280
285			5	1,425			5	1,425
290	1	290	2	580				
300	1	300					3	900
305	2	610	1	305			1	305
310			3	930			3	930
315			1	315			6	1,890
320	1	320	5	1,600			4	1,280
325			5	1,625			3	975
330	2	660	3	990			1	330
335			2	670			2	670

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
340							1	340
355							2	710
360	1	360	1	360	1	360		
365							1	365
370							1	370
375			1	375				
380					1	380		
385					1	385		
390					1	390	1	390
395	1	395						
400	2	800			1	400		
405	1	405						
410	1	410	1	410				
425	1	425						
440	2	880	1	440				
450			1	450				
455	1	455	1	455				
460			1	460				
470					2	940	2	940
480							1	480
485	1	485					2	970
490			1	490	1	490	1	490
495							1	495
500	1	500	1	500			2	1,000
510	1	510					2	1,020
515							1	515
520			1	520			1	520
525							2	1,050
530	1	530						
540	2	1,080			1	540		
550			1	550				
555	1	555						
565							1	565
575	1	575						
580	1	580					1	580
590					1	590	1	590
600	1	600			1	600	2	1,200
610							1	610
615					1	615		
620					1	620		
630			1	630			1	630
640					2	1,280	2	1,280
650					1	650		
655					1	655		
660					1	660		
695							1	695
770	1	770						
800							1	800
805							1	805
840					2	1,680		
850					2	1,700		
870							1	870
880					1	880		
908			1	908				
910					1	910		
915					1	915		
920					1	920		

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
929	1	929						
940					1	940		
950					1	950		
977	1	977						
980					1	980		
985					1	985		
990					1	990		
1,001			1	1,001				
1,013					1	1,013		
1,022					1	1,022		
1,024					1	1,024		
1,029					1	1,029		
1,035					1	1,035		
1,038					1	1,038		
1,041			1	1,041				
1,053					1	1,053		
1,054					1	1,054		
1,075					1	1,075		
1,168							1	1,168
1,172	1	1,172						
1,203					1	1,203		
1,267	1	1,267						
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
1,547					1	1,547		
1,548					1	1,548		
1,550					1	1,550		
1,553					2	3,106		
2,004					1	2,004		
Total.....	81	29,290	113	23,680	80	46,537	97	31,918

ANNEXE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1891.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	37	185	17	85	6	30	1	5
10	8	80	3	30	3	30		
15	6	90	7	165	1	15	1	15
20	13	260	5	100	3	60	2	40
25	16	400	3	75	2	50		
30	5	150	2	60				
35	13	455	3	105	2	70	4	140
40	6	240	8	320			1	40
45	3	135	5	225				
50	4	200	8	400	2	100		
55	4	220	4	220				
60	3	180	26	1,560				
65	1	65	7	455			1	65
70	2	140	4	280				
75	1	75	8	600	1	75	1	75
80	1	80	8	640				
85	3	255	5	425			8	680
90	1	90	12	1,080			10	900
95	3	285	16	1,520			56	5,320
100	2	200	27	2,700			52	5,200
105	8	840	16	1,680			16	1,680
110			8	880			10	1,540
115	1	115	12	1,381			7	805
120	1	120	5	600			2	240
125	2	250	11	1,375			1	125
130			8	1,040				
135	1	135	7	945				
140			10	1,400				
145	2	290	11	1,595				
150			18	2,700				
155	3	465	37	2,635				
160	3	480	11	1,760			2	320
165			14	2,310	1	165		
170			5	850				
175			3	525				
180			4	720				
185			6	1,110				
190			1	190				
195			5	975				
200	2	400	3	600				
205			3	615				
220	1	220	1	220				
230	1	230	4	920				
235			2	470			1	235
240			1	240	1	240		
250			1	250				
255			1	255				
260			2	520				
270							1	270
275			1	275				
280							1	280
285			1	285				
295	1	295	1	295				
300			1	300			2	600
305	2	610	4	1,220				
310			2	620				
315			3	945				

ANNEXE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

	Canada.				États-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
320			3	960			1	320
325	1	325					1	325
330			1	330				
335	2	670	3	1,005				
340			5	1,700				
345			2	690				
350			2	700				
360	1	360	1	360				
365			4	1,460				
370			1	370				
375			2	750				
385			1	385				
405	1	405						
410			1	410				
415			1	415				
435			1	435				
440	1	440	2	880				
450			1	450				
455	1	455						
475			1	475				
485			1	485				
500	1	500	1	500				
510	2	1,020						
515			1	515				
520			1	520				
545			1	545				
565			1	565				
575	1	575						
580	1	580						
585			2	1,170				
595	1	595						
600	1	600						
615	1	615	1	615				
630			1	630				
675	1	675						
690	1	690						
715	1	715						
836	1	836						
910					1	910		
1,068	1	1,068			1	1,068		
1,167							1	1,167
2,004					1	2,004		
Total....	180	19,359	443	60,906	25	4,817	183	20,387

ANNEXE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	33	165	158	790	8	40	13	65
10	19	190	25	250	9	90	1	10
15	9	135	8	120	4	60	....	....
20	5	100	3	60	4	60	....	....
25	8	200	5	125	....	....	....	....
30	6	180	3	90	....	....	....	....
35	4	130	7	245	....	....	....	....
40	3	120	6	240	1	40	1	40
45	2	90	2	90	....	....	....	....
50	4	200	4	200	....	....	....	....
55	5	275	2	110	....	....	....	....
60	4	240	3	180	1	60	3	180
65	1	65	3	195	....	....	5	325
70	....	....	4	280	....	....	2	140
75	3	225	3	225	....	....	1	75
80	2	160	6	480	....	....	....	....
85	....	....	3	255	....	....	4	340
90	1	90	13	1,170	....	....	24	2,160
95	....	....	15	1,425	....	....	57	5,415
100	3	300	24	2,400	....	....	142	14,200
105	1	105	10	1,000	1	105	39	4,095
110	....	....	8	880	....	....	22	2,420
115	....	....	4	460	....	....	20	2,300
120	2	240	6	720	....	....	7	840
125	1	125	7	875	....	....	3	375
130	....	....	8	1,040	....	....	1	130
135	....	....	1	135	....	....	....	....
140	1	140	7	980	....	....	....	....
145	2	290	10	1,450	....	....	....	....
150	....	....	16	2,400	....	....	....	....
155	1	155	30	4,650	....	....	....	....
160	....	....	14	2,240	....	....	1	160
165	....	....	13	2,145	....	....	....	....
170	....	....	5	850	....	....	....	....
175	....	....	2	350	....	....	....	....
180	....	....	2	360	....	....	....	....
185	....	....	2	370	....	....	....	....
195	....	....	2	390	....	....	....	....
205	....	....	1	205	....	....	....	....
210	....	....	1	210	....	....	....	....
230	1	230	1	230	....	....	....	....
245	....	....	1	245	....	....	....	....
270	....	....	1	270	....	....	....	....
332	2	664	....	....	....	....	....	....
338	....	....	2	676	....	....	....	....
344	1	344	....	....	....	....	....	....
368	2	736	....	....	....	....	....	....
397	1	397	....	....	....	....	....	....
Total..	127	6,291	451	32,061	28	455	346	33,270

ANNEXE A—*Fin*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891.

CANAL WELLAND.

Canadiens.								Etats-Unis.							
Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,267 ton'x...	33	17,120	1	250 à 1,041 ton'x...	48	18,640	1	250 à 2,004 ton'x...	51	45,127	1	250 à 1,168 ton'x .	68	29,478
2	200 à 249 " ...	6	1,350	2	200 à 249 " ...	8	1,775	2	100 à 249 " ...	2	425	2	200 à 249 "	3	705
3	150 à 199 " ...	3	505	3	150 à 199 " ..	8	1,390	3	150 à 199 " ...	1	150	3	150 à 199 "	...	...
4	100 à 149 " ...	2	230	4	100 à 149 " ...	4	535	4	100 à 149 " ...	4	435	4	100 à 149 "	11	1,335
5	50 à 99 " ...	5	365	5	50 à 99 " ...	10	765	5	50 à 99 " ...	2	125	5	50 à 99 "	1	85
6	Au-d. 50 " ...	32	720	6	Au-d. 50 " ...	35	575	6	Au-d. 50 " ...	20	275	6	Au-d. 50 "	14	315
	Total	81	20,290		Total.....	113	23,680		Total.....	80	46,537		Total	97	31,918

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

1	250 à 1,068 ton'x...	23	12,029	1	250 à 630 ton'x.....	59	22,285	1	250 à 2,004 ton'x...	3	3,982	1	250 à 1,167 ton'x...	7	2,962
2	200 à 249 " ...	4	850	2	200 à 249 " ...	14	3,065	2	200 à 249 " ...	1	240	2	200 à 249 "	1	235
3	150 à 199 " ...	6	945	3	150 à 199 "	86	10,975	3	150 à 199 " ...	1	165	3	150 à 199 " ...	2	320
4	100 à 149 " ...	17	1,950	4	100 à 149 "	133	16,296	4	100 à 149 " ...	...	...	4	100 à 149 "	88	9,590
5	50 à 99 " ...	23	1,590	5	50 à 99 "	98	7,180	5	50 à 99 " ...	3	175	5	50 à 99 "	76	7,040
6	Au-d. 50 " ...	107	1,995	6	Au-d. 50 "	53	1,105	6	Au-d. 50 " ...	17	255	6	Au-d. 50 "	9	240
	Total	180	19,359		Total	443	60,906		Total...	25	4,817		Total	183	20,387

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

1	250 à 397 ton'x.....	6	2,141	1	250 à 338 ton'x... .	3	946	1	250 à 300 ton'x.....	...	...	1	250 à 300 ton'x...	....	...
2	200 à 249 "	1	230	2	200 à 249 "	4	890	2	200 à 249 " ...	....	..	2	200 à 249 "	...	.....
3	150 à 199 " ...	..	...	3	150 à 199 "	70	11,355	3	150 à 199 "	...	...	3	150 à 199 " ..	1	160
4	100 à 149 "	11	1,355	4	100 à 149 "	101	12,340	4	100 à 149 "	1	105	4	100 à 149 "	234	24,360
5	50 à 99 " ...	20	1,255	5	50 à 99 "	56	4,520	5	50 à 99 "	1	60	5	50 à 99 "	96	8,635
6	Au-d. 50 "	89	1,310	6	Au-d. 50 "	217	2,010	6	Au-d. 50 "	26	290	6	Au-d. 50 "	15	115
	Total	127	6,291		Total.....	451	32,061		Total.....	28	455		Total.....	346	33,270

N° 26.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

(A. du C., 25 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur.....par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Voiliers et autres. ..... do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun..	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
Passag., au-dessus de 21 ans, chac.	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraul.								
Argile, chaux et sable.....								
Soufre								
Maïs.....								
Fleur de farine								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse.....								
do tout autre, y compris acier (A.C., 1er fév. 1888)... ..								
Plâtre, gypse.	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Sel.....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.....								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
Produits agricoles, animaux, non énumérés..... .								
Pierre, pour la taille..... ..								
Blé.....								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés..	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1891.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A. du C., 25 JUILLET 1888.)

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet par cours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/4	0 00 3/16
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 02	0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 4	61
0 3	0 03	0 03	0 03	12	0

N° 26.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télég., par tonne de 40 pds cub., sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, pot. de télégraphe, par tonne, de 40 pds cub., en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Travers. de ch. de fer, sur nav., chaq.	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅝
do sur rad. do	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant., p. M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés, par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest.		.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, miner. de f. ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

—	Tonneaux.	—	Tonneaux.
2,000 lbs. avoir du poids	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds		Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces		Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondant à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 9 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorce, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Brique, commune, 1,000	2	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Indes Occidentales, 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloir, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon, 1	¾
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	⅛
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cub.	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs.)

TAUX DES PÉAGES.

Sec. 77. Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux :—

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	1
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅝
3. De Dunnville à Port-Colborne	⅝
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	1
5. De Maitland, Dunnville, Colborne, ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	½
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	⅝
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	1
10. De Dunnville à Maitland	½
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	¼
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	½
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	¾
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	¼
17. Seulement par la tranchée de Port-Robinson	⅛

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly paieront	⅓
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront	⅓

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tous navires et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALE.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b*) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(*c*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendont ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **90.** Sont le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

			Cents.
Blé et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	do	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonneau	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc	do	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmaganisés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(*f*) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie nº 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant le commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir :—

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse nº 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(*b*) Le parapraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grains et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. **96.** Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate trarsporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99.**—*Droits de tonnage.*

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	Par ton. de registre. 1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.**—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, panier et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 : bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101.** (*a*) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(*b*) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(*c*) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(*d*) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.**—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3	brls	feront 1	tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9	do	1	do
Poissons, viandes, poix, goudron	7	do	1	do
Chevaux	2	à 1	tonn.	
Bêtes à cornes	3	do		
Moutons	15	do		
Cochons	10	do		

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passser l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890,

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103: "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104.** *(a)* Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison		$ 8 00
do	do	barges	do	4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur	do	50 00
do	à d'autres stations	do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. **106.** *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b.) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a.) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b.) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c.) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d.) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e.) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f.) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g.) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur memoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal :

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115),

ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonnes	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinés à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer er canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé d la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 25 mai 1891.

autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles y dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison allégée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, A OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal de Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.*

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés, recommande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1er décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, A OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé) JOHN J. McGEE
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrête du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village :

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé) JOHN J. McGEE.
Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 4 avril 1892.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé ; " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Une remise sera faite d'une partie des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où les dits produits ainsi transportés sont exportés, et dans ce cas seulement.

La remise sera de nature à réduire les péages à deux centins par tonneau des dits produits ou aucuns d'eux, et les conditions de cette remise seront les suivantes :—

On devra démontrer que les produits susdits, sur lesquels la remise sera réclamée ont été en premier lieu expédiés en destination de Montréal ou de quelque port à l'est de Montréal, qu'ils ont été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal et réellement exportés hors du pays.

Le droit à la remise susdite ne sera pas perdu par le transbordement intermédiaire, pourvu qu'il ait lieu à un endroit en dedans des limites du Canada.

Toutes parties de chargements débarqués à Port-Colborne et réexpédiés de Port-Dalhousie, et tous chargements des produits susnommés d'un port canadien sur le lac Ontario, auront aussi droit à cette remise.

Le paiement du montant à être remis sera fait, de temps à autre, à mesure que les chargements des dits produits sont expédiés, en vue d'exportation, de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal.

Le présent arrêté en conseil demeurera en vigueur pour l'année courante (1892) seulement.

(Signé) JOHN J. McGEE.
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE *certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.*

Sur mémoire daté du 19 avril 1892, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant un mémoire dont copie ci-jointe, des officiers qu'il appartient du département des chemins de fer et canaux, sur certaines objections soulevées par la chambre de commerce de Montréal, par les expéditeurs et autres personnes contre les droits de tonnage et de quaiage actuels sur les navires et le fret se servant des bassins du canal Lachine à Montréal.

D'après ce mémoire, qui est détaillé et explicatif, il paraîtrait que les plaintes formulées sont bien fondées, les complications exposées provenant du fait que divers arrêtés en conseil ont été rendus de temps à autre, déterminant et modifiant les taux et péages pour faire face à des cas particuliers à mesure qu'ils se produisaient ; et en attendant une révision générale de tous ces réglements, péages et droits concernant les canaux, qui semble être opportune, il serait bon de s'occuper de suite de toutes ces plaintes.

En conséquence, le ministre, sur l'avis des officiers des revenus des canaux, approuvé par l'ingénieur en chef du canal Lachine et par le sous-ministre de département des chemins de fer et canaux, recommande l'adoption de ce qui suit :—

1. L'abrogation de l'article 93 des arrêtés en conseil revisés du 16 octobre 1889, chapitre 115, et la substitution de l'article suivant :—

Droits de quaiage sur le charbon destiné à la consommation locale à Montréal.

Art. **93**. Le charbon destiné à la consommation locale à Montréal, déchargé sur les terrains du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, de navires autres que des navires de mer, et entrant dans le canal Lachine en venant du port de Montréal, paiera un droit de quaiage de cinq centins par tonne.

Le poussier de charbon paiera trois centins par tonne.

2. L'abrogation des articles nos 98, 99, 100 et 101 et la substitution des suivantes :—

Droits de quaiage sur les navires de mer dans tous les bassins du canal Lachine.

Art. **98**. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval du canal Lachine, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, Les navires de mer qui chargent et déchargent dans les bassins du canal Lachine à Montréal (excepté dans le vieux bassin d'aval), paieront les droits de quaiage suivants :—

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents	par tonne.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20	do
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons	15	do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphate, sable, sel, houille et coke, grain et graines de toutes sortes....	7½	do
Tarif spécial. briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.		
Or et argent en lingots, espèces	En franchise.	
Poussier de charbon	3 cents	par tonne.

Chaque inscription ne paiera pas moins de cinq centins.

Tous les effets débarqués sur les quais du canal pour être transbordés ou expédiés de nouveau dans les eaux du canal ne paieront qu'un quaiage.

Le bois de construction pour lequel on aura acquitté les péages pour passer le canal Lachine et qui est expédié de nouveau des quais ou des bateaux dans des navires de mer paiera des droits de quaiage égaux à une section des droits de péage sur les canaux, savoir : 3¾ centins par 1,000 pieds, mesure de planche.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

[Signé], JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 6ème jour de juin 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 29ème jour d'avril 1891, en vertu duquel les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans les cas de partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison seulement.

[Signé], JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

VENDREDI, le 15e jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par une clause de l'arrêté en conseil du 4 avril 1892, concernant le rabais à être alloué sur certains produits alimentaires passant par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en destination de Montréal pour l'exportation, il est établi que le droit à ce rabais s'étendra aux envois de ces produits faits "de tout port canadien sur le lac Ontario," cette disposition provenant d'un arrêté en conseil du 29 avril 1891 ;

Et considérant que l'intention n'était pas de continuer la restriction en faveur des ports canadiens sur le lac Ontario,—

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que le dit arrêté en conseil du 4 avril 1892 soit et il est le présent modifié en omettant de la clause en question le mot "canadien," et que cette modification sera exécutoire à compter du 4 avril dernier.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Arrêté du conseil, 2 août 1892.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892, réduisant de moitié les péages ordinaires des passagers sur le canal Lachine (cette réduction s'appliquant aux steamers transportant des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer nolisé spécialement à cette fin), soient continuées et s'appliqueront au canal de Beauharnois pour la prochaine saison de navigation seulement.

[Signé], JOSEPH POPE,
Greffier-adjoint du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Dt. N° 27.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
374 60	187 30	561 90	1	Canal Welland....	Wood et Green.....	R. Laurie .....
1,320 00	240 00	1,560 00	2	do	S. Neelon	R. et J. Laurie .....
110 00	20 00	130 00	3	do	do	do .....
88 00	176 00	264 00	4	do	.....	A. Muir .....
1,050 00	.....	1,050 00	5	do	Andrews et Fils.....	Donaldson, Andrews et Ross.....
1,270 50	.....	1.270 50	6	do	.....	do ....
300 00	50 00	350 00	7	do	.....	Wm. Hutchison.....
1,170 00	260 00	1,430 00	8	do	Tuttle, Date et Rodden..	J. L. Ranney.....
75 00	150 00	225 00	9	do	S. Neelon.....	C. Phelps.....
140 00	40 00	180 00	10	do	Norris et Neelon.....	do .....
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes....	R. Collier.....
420 00	140 00	560 00	12	do	J. B. Smith.	Thomas Towers .....
250 00	500 00	750 00	13	do	.....	Cie de pouvoirs d'eau de Sainte-Catherine .....
.....	20 00	20 00	14	do	.....	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland ...
825 00	75 00	900 00	15	do	.....	J. C. et J. Gillespie.....
35 00	.....	35 00	16	do	.....	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine.....
100 50	.....	100 50	17	do	.....	John F. Rees.....
.....	10 00	10 00	18	do	.....	Duncan Dittrick ....
.....	75 00	75 00	19	do	.....	Cie manufacturière de Whitman et Barnes...
10 00	10 00	20 00	20	do	.....	H. Jarvis .....
.....	2 00	2 00	21	do	.....	Cie C. F. Central de Ste-Catherine et Niagara .
756 00	216 00	972 00	22	do ...	McLeary et McLean...	Wm. Beatty .....
480 00	240 00	720 00	23	do	Cie de coton de Lybster..	Gordon et McKay.....
120 00	240 00	360 00	24	do	.....	John Riordon .....
100 00	200 00	300 00	25	do	.....	do .....
200 00	400 00	600 00	26	do	Cie de coton de Merritton	King et Dolan.....
800 00	400 00	1,200 00	27	do	.....	Corporation du village de Merritton.. .....
90 00	60 00	150 00	28	do	.....	James Wilson .....
150 00	50 00	200 00	29	do	.....	Fil. de coton de Lybster.
.....	145 00	145 00	30	do	.....	F. T. Walton.....
31 80	63 60	95 40	31	do	Thorold et W. C. Co....	Wm. Beatty .....
100 00	50 00	150 00	32	do	John McDonagh.....	W. H. Ward.....
.....	15 00	15 00	33	do ...	.....	Capit. N. J. Wiggle ....
.....	114 00	114 00	34	do ...	.....	Maison d'écluse.....
726 00	146 00	872 00	35	do	John McDonagh.....	W. H. Ward. .....
3 00	1 00	4 00	36	do	.....	Cie C. F. Central de Ste Catherine et Niagara
240 00	80 00	320 00	38	do	.....	John Battle.....
222 00	222 00	444 00	39	do	Howland, Jones et Cie...	P. Howland.....
65 00	130 00	195 00	40	do	Jas. Norris.....	Brown et Ross.....
120 00	80 00	200 00	41	do	Arch. Dobie	Cie de prêt duc. Welland.
165 00	110 00	275 00	42	do ...	C. J. Jones.....	McPherson et Wier.....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891–92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie..	1	30 juin 1892.	78 05	93 65	390 20	561 90
Lot de moulin do do ...	2	do ..	100 00	.....	1,460 00	1,560 00
Lot près du do do ...	3	do ..	8 30	.....	121 70	130 00
Bassins près du do do ...	4	do ..	.....	88 00	176 00	264 00
Bassin de rad., partie de l'écluse n° 1 do ...	5	1er jan. 1882	.....	.....	1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir n° 1 do ...	6	do	.....	.....	1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do ..	7	1er jan. 1892	.....	350 00	.....	350 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine..	8	do ..	.....	1,170 00	260 00	1,430 00
Moulin Rouge des Marchands do ..	9	do ..	.....	.....	225 00	225 00
Quai à l'écluse n° 4 do ..	10	do ..	.....	.....	180 00	180 00
Scierie à l'écluse n° 5 do ..	11	do .	.....	167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse n° 10 do ..	12	do ..	.....	.....	560 00	560 00
Chute d'eau des écluses n° 3 et 11 do ..	13	do ..	.....	500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4 do ..	14	1er jan. 1893	.....	20 00	.....	20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do ..	15	1er oct. 1892	.....	.....	900 00	900 00
Privilège d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine-..	16	do 1886	.....	.....	35 00	35 00
16¾ acres du lot 11, con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine.....	17	1er mars 1885	.....	.....	100 50	100 50
Lot pour cour à bois et houille.....	18	do ..	.....	10 00	.....	10 00
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine..	19	1er oct. 1892	.....	75 00	.....	75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour voilerie, Sainte-Catherine.....	20	1er juil. 1893	.....	.....	20 00	20 00
Pont tournant au-dessus du canal, Thorold.....	21	1er oct. 1891	.....	.....	2 00	2 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merriton.....	22	30 juin 1892	.....	.....	972 00	972 00
Fil. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton.....	23	do ..	.....	460 00	260 00	720 00
Lots de grève aux lots 4, 16, 18, 19 et 21 do	24	do ..	.....	240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do	25	do ..	.....	200 00	100 00	300 00
Approv. d'eau aux filatures do	26	do ..	.....	500 00	100 00	600 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise-d'eau, Merritton.....	27	do ..	.....	.....	1,200 00	1,200 00
Approv. d'eau à Merritton	28	do ..	.....	90 00	60 00	150 00
Partie des lots 11 et 12, concession 10, terrains, Merriton.....	29	1er fév. 1893	.....	.....	200 00	200 00
Partie des lots 9 et 10, concession 10, terrains, Merritton.....	30	1er jan. 1892	.....	145 00	.....	145 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold.....	31	30 juin 1892	.....	63 60	31 80	95 40
Fabrique do 23, do	32	do ..	.....	.....	150 00	150 00
Lot pour quai près de l'écluse n° 2.....	33	30 juin 1893	.....	15 00	.....	15 00
Maisons d'écluses, Thorold.....	34	do ..	.....	114 00	.....	114 00
Scierie à l'écluse n° 23, Thorold.....	35	30 juin 1893	.....	.....	872 00	872 00
Voie ferrée à travers les villes de Thorold et Merritton	36	1er oct. 1892	.....	.....	4 00	4 00
Moulins à plâtre à l'écluse n° 25, Thorold.....	38	30 juin 1892	.....	280 00	40 00	320 00
Moulins à moudre do 25, do	39	do ..	.....	333 00	111 00	444 00
Moulin des marchands do 23, do	40	do ..	.....	130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22, do	41	do ..	.....	120 00	80 00	200 00
do do 23, do	42	do ..	.....	220 00	55 00	275 00

Dt. N° 27.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
5 00	5 00	10 00	43	Canal Welland....	.....	Corporation de Thorold..
180 00	120 00	300 00	44	do	J. Davey, jeune	John Battle. .. ....
5,007 46	.....	5,007 46	45	do	.....	Wright et Duncan.....
80 00	20 00	100 00	46	do	.....	P. H. Musson.....
940 00	.....	940 00	47	do	J. et J. Abbey....	McFarland et Lemnon..
129 00	86 00	215 00	48	do	.....	John Hill. ... .
710 00	.....	710 00	49	do	.....	Cie du basin de radoub de Port-Robinson....
141 15	.....	141 15	50	do	Henderson, Frères.....	Eli Mead.....
151 30	.....	151 30	51	do ...	do	A. Sherwood..... ...
300 00	.....	300 00	52	do	do	Henderson, Frères... ..
40 00	.....	40 00	53	do	.....	F. O. White..... . .
1 00	1 00	2 00	54	do	.....	Ch. de fer Grand-Tronc.
1 00	1 00	2 00	55	do	.....	Corporation du comté de Welland.....
90 00	45 00	135 00	56	do	.....	Phelp, Frères. ... .
100 00	20 00	120 00	57	do	.....	James Bridges..... ....
5 00	1 00	6 00	58	do	.....	H. A. Rose ....
.....	120 00	120 00	59	do	.....	C. J. Page et Cie.....
40 00	80 00	120 00	60	do	.....	Corporation de la ville de Welland .....
.....	5 00	5 00	61	do	.....	Caleb Swayze..... .
.....	240 00	240 00	62	do	.....	T. F. Brown, Frères. ..
.....	68 00	68 00	63	do	.....	W. H. Crowe .....
.....	125 00	125 00	64	do	.....	H. G. Gonder.....
37 50	25 00	62 50	65	do	L. G. Carter.....	A. K. Schofield. .....
.....	20 00	20 00	66	do	.....	Cie de ch. de fer Welland.
.....	25 00	25 00	67	do	J. et F. Conlin.....	John Gordon . . ..
.....	1 00	1 00	68	do	.....	Corporation de Port-Colborne..... ....
.....	24 00	24 00	69	do	.....	L. McGlashan.....
382 19	160 00	542 19	70	do	Edward Lee	John Graybiel.....
60 00	10 00	70 00	71	do	.....	Alex. Lattimore.....
1,129 97	143 00	1,272 97	72	do	A. McDonald.....	Wm. Melanby.....
750 00	180 00	930 00	73	do	R. Chambers..	H. et N. Davis.....
743 94	130 00	873 94	74	do	S. et J. Haney	S. Darling . .....
395 61	80 00	475 61	75	do ...	S. Walthe et Cie.....	L. J. Weatherly.....
922 72	113 00	1,035 72	76	do ...	S. et J. Haney..	Brown et Merritt. .....
383 34	153 34	536 68	77	do	Wm. Schofield.....	L. Brocklebank.....
1,259 50	208 00	1,467 50	78	do	M. A. Smith.....	Chisholm et Miner...
70 00	.....	70 00	79	do	.....	John Taylor.....
60 00	.....	60 00	80	do	.....	Geo. Wallace.....
345 00	.....	345 00	81	do ...	.....	Rolston et Haskins.....
360 00	360 00	720 00	82	do	Moody et Fils.....	R. F. Lattimore.....
26,895 74	7,654 90	34,550 64				
123 00	246 00	369 00	1	Canal de Williamsburg.....	.....	Wm. Gibson.....
4,960 00	160 00	5,120 00	2	do	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg.....	Benson et Aspden . ...
1,702 62	140 00	1,842 62	3	do	P. O'Keef..... .. .	P. Carmen..... .
50 00	500	55 00	4	do	.....	J. C. Irvine..... .....
.....	12 00	12 00	5	do ...	.....	W. T. Benson.....
... .	5 00	5 00	6	do	E. E. Gilbert.....	Wm. Clegg..... .....
.....	5 00	5 00	7	do ..	.....	John Reid ....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891–92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Partie du lot 17, près de l'écluse 24, Thorold	43	1er oct. 1892		10 00		10 00
Lot de grève, Thorold	44	30 juin 1892		180 00	120 00	300 00
Moulin à moudre, Allanburg	45	1er jan. 1882			5,007 46	5,007 46
Entrepôt do	46	1er av. 1892			100 00	100 00
Scierie, Port-Robinson	47	— fév. 1876			940 00	940 00
Moulin à moudre, Port-Robinson	48	30 juin 1892		129 00	86 00	215 00
Eau pour le flottage des navires, Port-Robinson	49	do			710 00	710 00
Lot de quai, Welland	50	31 déc.			141 15	141 15
do do	51	30 juin 1866			151 30	151 30
do do	52	do			300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland	53	30 juin 1878			40 00	40 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pces, Welland	54	1er av. 1884			2 00	2 00
do pour le palais de justice do	55	1er déc. 1892			2 00	2 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc Welland	56	30 juin 1892		45 00	90 00	135 00
Lot sur la rue West-Main, Welland	57	1er jan. 1893			120 00	120 00
Lot à bâtir	58	1er août 1891			6 00	6 00
Chute d'eau pour la ville de Welland	59	1er mars 1892		120 00		120 00
do pour la maison de la pompe, Welland	60	1er jan. 1893		80 00	40 00	120 00
Lot à bâtir, Welland	61	1er juil. 1893		5 00		5 00
Moulin à moudre, Welland	62	1er oct. 1892		240 00		240 00
Lot pour empilement de bois de service, Welland	63	1er juil. 1892		68 00		68 00
Lot pour fins générales	64	21 nov. 1892		125 00		125 00
Lot de quai, Port-Colborne	65	30 juin 1892		37 50	25 00	62 50
Lot pour élévateur, Port-Colborne	66	1er jan. 1892		20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne	67	30 juin 1892		12 50	12 50	25 00
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du chemin de fer G. T., Port-Colborne	68	1er nov. 1893		1 00		1 00
Lots pour fabrique au village de Petersburg	69	1er mars 1893		24 00		24 00
Moulin à moudre, Marshville	70	30 juin 1892		462 21	79 98	542 19
Partie des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marsville	71	1er juil. 1893			70 00	70 00
Scierie, Broad-Creek	72	30 juin 1892			1,272 97	1,272 97
Moulin à moudre et scierie, Dunnville	73	do			930 00	930 00
do do	74	do			873 94	873 94
Moulin à carder do	75	do			475 61	475 61
do plâtre do	76	do			1,035 72	1,035 72
do moudre do	77	do		153 34	383 34	536 68
Scierie do	78	do			1,467 50	1,467 50
Lot de quai do	79	1er jan. 1882			70 00	70 00
Lot pour tannerie do	80	1er mars 1884			60 00	60 00
Chute d'eau pour la lumière électrique, Dunnville	81	1er jan. 1893			345 00	345 00
Lot de grève do	82	1er jan. 1892			720 00	720 00
			186 35	7,097 46	27,266 83	34,550 64
Moulin à moudre, rue du Moulin, Cardinal	1	30 juin 1892		246 00	123 00	369 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg	2	do			5,120 00	5,120 00
Tannerie do	3	do			1,842 62	1,842 62
Partie du lot 6, con. 1, Edwardsburg	4	1er juil. 1891			55 00	55 00
Terrains à pâturage, canal des Galops	5	1er mars 1893		12 00		12 00
do do	6	1er août 1893		5 00		5 00
Lot près du do	7	do		5 00		5 00

ANNEXE

Dt. N° 27.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
70 00	140 00	210 00	8	Canal de Williamsburg.	.....	M. T. Beach.....
70 00	140 00	210 00	9	do ...	Cameron et McInnis.....	J. Molson, jeune.....
100 00	20 00	120 00	10	do ..	.....	W. M. Doran.....
48 00	.....	48 00	11	do	.....	J. H. Ross. .....
35 00	70 00	105 00	12	do	.....	Municipalité d'Iroquois .
1 00	1 00	2 00	13	do	.....	Commissaires d'école ...
10 00	10 00	20 00	14	do	.....	Sydney Shaver.... ....
.....	70 00	70 00	15	do	.....	Corporation du village de Morrisburg.
7,169 62	1,024 00	8,193 62				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall....	.....	Andrew Hodge... .....
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie d'emprunt permanent	A. F. Gault ....
.....	135 00	135 00	3	do	.....	Geo. Stephen.....
.....	120 00	120 00	4	do	.....	Cie de coton de Stormont
.....	25 00	25 00	5	do	.....	Flack, Frères. ....
.....	120 00	120 00	6	do	.....	Cie de papier de Toronto
15 00	5 00	20 00	7	do ..	.....	do ..
270 00	.....	270 00	8	do	.....	W. D. et G. C. Wood ..
80 00	.....	80 00	9	do	.....	Henry Harrison.....
247 50	.....	247 50	10	do	.....	J. et C. H. Wood .....
807 50	795 00	1,602 50				
60 00	.....	60 00	1	Canal Beauharnois	.....	St. Amour et Cie .....
100 00	.....	100 00	2	do	N. Papineau.....	D. P. Pease .....
80 00	20 00	100 00	3	do	.....	J. Demers et Cie. .....
60 00	20 00	80 00	4	do	.....	M. Julien.....
.....	1,500 00	1,500 00	5	do	.....	A. Buntin..... ..
20 00	20 00	40 00	6	do	.....	do .....
60 00	120 00	180 00	7	do	T. et W. Bolduc	F. H. Poitras .....
120 00	120 00	240 00	8	do	J. Wattie.	P. Poulin.....
400 00	3,900 00	4,300 00	9	do	.....	Cie de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	10	do	.....	do ....
40 00	40 00	80 00	11	do	.....	Jas. T. Anderson.....
35 00	35 00	70 00	12	do	.....	Cie de navigation du lac Saint-François.....
46 00	23 00	69 00	13	do ..	Valleyfield Caning Co...	R. N. Walsh... .....
92 00	23 00	115 00	14	do	.....	Jas. Anderson.....
100 00	20 00	120 00	15	do	E. Dion	C. E. Wilson.. .. ....
160 00	40 00	200 00	16	do	.....	O. Trempe.....
60 00	20 00	80 00	17	do	J. T. Anderson	J. Cardinal. .....
.....	10 00	10 00	18	do	.....	O. Longtin.....
20 00	20 00	40 00	19	do	.....	O. P. Dennie.....
15 00	15 00	30 00	20	do	.....	Succession A. Hodge....
.....	14 00	14 00	21	do	.....	Alex. Coburn .... . .
40 00	40 00	80 00	22	do	.....	Robt. Steele.....
.....	30 00	30 00	23	do ..	.....	Louis Leduc.... .....
40 00	.....	40 00	24	do	.....	E. French.....
40 00	8 00	48 00	25	do	.....	S. A. Brodeur .....
.....	40 00	40 00	26	do	.....	J. H. Wilson.. .... ..
60 00	15 00	75 00	27	do	.....	Col. McPhee.....
30 00	10 00	40 00	28	do ...	F. H. Barbeau.....	J. Larocque .....
80 00	20 00	100 00	29	do	.....	Jas. Wattie..... ...

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891–92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1892.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à moudre à l'écluse Matilda	8	30 juin 1893	.....	140 00	70 00	210 00
do do	9	do 1893	.....	140 00	70 00	210 00
Quai lot n° 2, Pointe Iroquois	10	30 août 1892	.....	.....	120 00	120 00
do 1, do	11	1er déc. 1892	.....	.....	48 00	48 00
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper.	12	30 juin 1891	.....	70 00	35 00	105 00
Lot pour école, n° 4, Matilda	13	1er mai 1893	.....	.....	2 00	2 00
Partie du lot n° 23, con. 1, Matilda	14	do 1893	.....	10 00	10 00	20 00
Lot de grève et chute d'eau pour mach. à pomper	15	1er jan. 1893	.....	70 00	.....	70 00
			.....	698 00	7,495 62	8,193 62
Moulin à farine et à moudre, lots 3 et 4	1	30 juin 1892	.....	240 00	120 00	360 00
Lot de chute d'eau n° 6, côté sud	2	do 1892	.....	150 00	75 00	225 00
do n° 7	3	1er juin 1892	.....	135 00	.....	135 00
do n° 6	4	do 1892	.....	120 00	.....	120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon.	5	1er juil. 1892	.....	25 00	.....	25 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18	6	1er jan. 1892	.....	120 00	.....	120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'écl. n° 18.	7	1er avril 1893	.....	15 00	5 00	20 00
Lots de chute d'eau n°s 1 et 2, côté nord	8	30 juin 1878	.....	.....	270 00	270 00
Lot de quai, Moulinette	9	1er mai 1893	20 00	.....	60 00	80 00
do près de l'écluse n° 20	10	30 juin 1881	.....	.....	247 50	247 50
			20 00	805 00	777 50	1,602 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield, anc. bal.	1	1er juil. 1868	.....	.....	60 00	60 00
do St-Timothée do do	2	1er juin 1864	.....	.....	100 00	100 00
do Sainte-Cécile do do	3	1er mai 1892	.....	.....	100 00	100 00
Lot pour hangar en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield	4	1er juin 1893	.....	.....	80 00	80 00
Lots 1, 2, 3, 4 et 5, en av. de la digue inf., Valleyfield	5	1er jan. 1892	.....	1,000 00	500 00	1,500 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothée et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield	6	1er mai 1893	.....	20 00	20 00	40 00
Scierie, lot 1, lot à bâtir, Valleyfield	7	30 juin 1892	.....	120 00	60 00	180 00
Filat. de lainages, lot 2, lot à bâtir, Valleyfield	8	do 1892	.....	240 00	.....	240 00
Lots à la tête du canal do	9	do 1892	.....	800 00	3,500 00	4,300 00
Lot 845 du cadastre, pour parc public do	10	1er juin 1893	.....	40 00	.....	40 00
Lot 846 do Grande-Ile do	11	1er juil. 1892	.....	40 00	40 00	80 00
Quai et hang. en am. de l'écl. de p. d'eau do	12	1er mai 1893	.....	35 00	35 00	70 00
do entrepôt do do	13	30 août 1893	.....	46 00	23 00	69 00
do et écluse de prise d'eau, Valleyfield	14	30 juin 1891	.....	.....	115 00	115 00
do do do	15	1er nov. 1892	.....	100 00	20 00	120 00
Partie du lot 830 do	16	1er sept. 1892	.....	80 00	120 00	200 00
Lots 101 et 116 do	17	1er juin 1893	.....	40 00	40 00	80 00
Réserve de l'écluse de prise d'eau do	18	1er déc. 1892	.....	10 00	.....	10 00
do do do	19	1er do 1892	.....	20 00	20 00	40 00
do do do	20	1er do 1892	.....	.....	30 00	30 00
do do do	21	1er do 1892	.....	14 00	.....	14 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	22	1er mai 1893	.....	40 00	40 00	80 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do	23	1er sept. 1892	.....	30 00	.....	30 00
Partie du lot 1 pour terrain à empiler do	24	1er do 1892	.....	.....	40 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do	25	1er oct. 1892	.....	16 00	32 00	48 00
Part. du lot 1 p. cour à charb., écl. de pr. d'eau, Vall'd	26	1er juil. 1892	.....	.....	40 00	40 00
Lot p. quai, côté sud du canal do do	27	15 nov. 1892	.....	.....	75 00	75 00
Réserve, tête du canal, Valleyfield	28	1er sept. 1892	.....	10 00	30 00	40 00
Lot, en arrière des lots 1 et 2, Valleyfield	29	1er juil. 1892	.....	100 00	.....	100 00

DT. N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts	$ cts.	$ cts.				
.....	20 00	20 00	30	Canal Beauharnois	Success. Jas. McDonald.	Jas. McDonald.....
30 00	15 00	45 00	31	do ...	.....	Success. Jas. McDonald.
105 00	105 00	210 00	32	do	.....	Corp. ville de Salisbury.
105 00	105 00	210 00	33	do	.....	Cie d'élect. de Valleyfield
60 00	20 00	80 00	34	do ...	.....	Cie de navigation du Lac Saint-François. .....
40 00	.....	40 00	35	do	.....	A. McPhee et Cie.....
40 00	10 00	50 00	36	do ...	.....	A. D. Doust.....
30 00	10 00	40 00	37	do	.....	A. Lespérance....
2 00	1 00	3 00	38	do	.....	Cie de télég. mut. du Can.
5 00	5 00	10 00	39	do	.....	A. Crevier.....
8 00	4 00	12 00	40	do	.....	Wm. Hood.....
120 00	120 00	240 00	41	do	S. Viau.....	J. Meloche.....
40 00	40 00	.....	42	do ...	.....	E. Bergin.....
2,363 00	6,558 00	8,921 00				
.....	30 00	30 00	1	Canal Lachine....	.....	Cie de navigation de Beauharnois .....
.....	60 00	60 00	2	do	.....	Jas. Wilson, jeune.....
.....	75 00	75 00	3	do	.....	Cie de navig. Richelieu..
196 00	392 00	588 00	4	do ...	.....	Frothingh'met Workman
132 00	264 00	396 00	5	do	H. McLennan	do ..
564 00	1,128 00	1,692 00	7	do	Maltby et King....	W. P. Bartley .....
322 50	645 00	967 50	8	do ...	Wm. Johnson et Cie....	do .....
322 50	645 00	967 50	9	do	Peck, Benny et Cie.....	do .....
.....	430 00	430 00	10	do	.....	Peck, Benny et Cie.....
.....	1,080 00	1,080 00	11	do	.....	do .....
.....	1,296 00	1,296 00	12	do	.....	Ira Gould et Fils..
430 00	860 00	1,290 00	13	do	.....	Pillow, Hersey et Cie...
215 00	430 00	645 00	14	do	.....	do ...
430 00	860 00	1,290 00	15	do	Ogilvie et Cie.....	Cie d'entr. de Montréal.
.....	1 00	1 00	16	do	.....	Corporation de Montréal
6,000 00	1,000 00	7,000 00	17	do ...	.....	G. et W. Tait .....
.....	25 00	25 00	18	do	.....	G. E. Jacque et Cie.....
.....	10 00	10 00	19	do	.....	A. W. Ogilvie.....
.....	40 00	40 00	20	do ...	.....	Cie de paquage de viande du Canada.....
.....	100 00	100 00	21	do	.....	Cie royale d'électricité..
.....	800 00	800 00	22	do	.....	Cie de h. et d'él. de Mont.
.....	100 00	100 00	23	do ...	.....	Cie de chaux Dominion.
.....	1 00	1 00	24	do	.....	Cie de tram. de Montréal
.....	1 00	1 00	25	do	.....	Corporation de Montréal
.....	1 00	1 00	26	do	.....	do ..
.....	1 00	1 00	27	do	.....	do ..
.....	450 00	450 00	28	do	.....	Cie d'entrep. de Mont...
.....	120 00	120 00	29	do ...	.....	Ch. de fer du Gr.-Tronc.
.....	500 00	500 00	30	do ...	.....	Hurteau, Frères.....
.....	1,066 66	1,066 66	31	do ...	.....	Dobell, Becket et Cie...
800 00	.....	800 00	32	do ...	.....	J. Burstall et Cie.....
.....	150 00	150 00	33	do ...	.....	Acer et Kennedy.
.....	600 00	600 00	34	do ...	.....	C. M. Acer.....
.....	380 92	380 92	35	do ...	.....	P. Poulin .....
3,308 79	1,102 93	4,411 72	36	do ...	.....	H. Bulmer, jne, et Frères

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891–92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
Partie du lot 830 pour moul. à moudre, Valleyfield	30	1er juil. 1892	.....	20 00	.....	20 00
do 830 pour cour, etc., Valleyfield.....	31	1er oct. 1892	.....	30 00	15 00	45 00
do 830 et privilège de construire un cours d'eau à la Grande-Ile, Valleyfield	32	30 juin 1892	.....	105 00	105 00	210 00
Partie du lot 830, Valleyfield.	33	1er janv. 1892	.....	157 50	52 50	210 00
Quai et hangar en am. de l'éc. de p. d'eau, Valleyfield	34	1er juil. 1892	.....	20 00	60 00	80 00
Quai et magasin en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	35	1er mai 1893	.....	.....	40 00	40 00
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	36	1er do 1893	.....	.....	50 00	50 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	37	1er do 1893	.....	.....	40 00	40 00
Privilège de placer des poteaux sur la levée du canal	38	1er oct. 1892	.....	.....	3 00	3 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	39	1er do 1892	.....	5 00	5 00	10 00
Lot sur la Gr.-Ile, extr. est de la digue, Valleyfield	40	1er avril 1893	.....	8 00	4 00	12 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville.....	41	30 juin 1892	.....	60 00	180 00	240 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield....	42	30 sept. 1880	.....	.....	40 00	40 00
			.....	3,206 50	5,714 50	8,921 00
Hangar à fret au bassin n° 1.....	1	1er mai 1893	.....	30 00	.....	30 00
Magasin do	2	1er do 1893	.....	60 00	.....	60 00
Hangar à fret do	3	1er do 1893	.....	75 00	.....	75 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1	4	30 juin 1892	.....	392 00	196 00	588 00
Elévateur à grain sur le ½ lot n° 2.....	5	30 do 1892	.....	264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et ½ lot n° 2, bassin n° 2	7	30 juin 1892	.....	1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lots 5 et ½ n° 6, bassin n° 2.....	8	do	.....	645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lots 7 do do	9	do	.....	645 00	322 50	967 50
do lots 8 do	10	1er mai 1892	.....	430 00	.....	430 00
Elévateur et magasin, lots 9, 10 et 11.....	11	1er avil 1892	.....	1,080 00	.....	1,080 00
Moulin à farine et magasin, lots 12 13 et 14	12	do	.....	1,296 00	.....	1,296 00
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15.....	13	30 juin 1892	.....	860 00	430 00	1,290 00
do peinture, lot 17.....	14	do	.....	430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19.....	15	do	.....	860 00	430 00	1,290 00
Lots du côté sud-ouest du déversoir	16	1er sept. 1892	.....	1 00	.....	1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2.	17	30 juin 1892	.....	1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal.....	18	1er juin 1892	.....	25 00	.....	25 00
Langue de terre du côté N.-O., rue du Moul., b. n° 2	19	1er sept. 1892	.....	10 00	.....	10 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 4 pouces à la fabrique, rue Wellington..... ...	20	do	.....	40 00	.....	40 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 10 pouces à la fabrique, bassin n° 2	21	1er juil. 1892	.....	100 00	.....	100 00
Partie du lot 384 nord, bassin Wellington...	22	1er nov. 1892	.....	800 00	.....	800 00
Lot pour hangar, ouest do	23	1er oct. 1892	.....	100 00	.....	100 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington ...	24	1er janv. 1893	.....	1 00	.....	1 00
Bain flottant près du pont Wellington.....	25	1er juil. 1892	.....	1 00	.....	1 00
Lot de parc do	26	1er sept. 1892	.....	1 00	.....	1 00
Tuyau de 2 pcs dessous le canal.....	27	1er juil. 1892	.....	1 00	.....	1 00
Terrain au bassin n° 4.....	28	do	.....	450 00	.....	450 00
Evitement, côté ouest, pont Wellington.	29	1er août 1892	.....	120 00	.....	120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiler du bois...	30	1er mai 1892	.....	.....	500 00	500 00
Lots 4, 5, 6 et 7 do do ...	31	do ..	.....	.....	1,066 66	1,066 66
Lots 8, 9 et 18 do do ..	32	do ..	.....	.....	800 00	800 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe St-Charles.	33	1er fév. 1893	.....	150 00	.....	150 00
do un hôtel, Pointe Saint-Charles..... .	34	1er déc. 1892	.....	600 00	.....	600 00
Lots 1 et 2, ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4 .. .	35	1er janv. 1893	.....	380 92	.....	380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7 do do	36	1er mai 1893	.....	.....	4,411 72	4,411 72

DT. N° 27.—LOYER de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
420 75	420 75	841 50	37	Canal Lachine		O. Dufresne et Frère
1,798 32	684 44	2,482 76	38	do		Bourgoin et Thibault
5,108 24		5,108 24	39	do		Cie de bois de service Henderson.
	412 33	412 33	40	do		D. Pariseau
	174 40	174 40	41	do		P. McCrory
	600 00	600 00	42	do		Cie d'agence Standard
	100 00	100 00	43	do		Waren Scraf Asphalt Paving Co
253 68	84 56	338 24	44	do		R. Ready
	1 00	1 00	45	do		A. Cantin
	100 00	100 00	46	do		Cie de trans. de Montréal
	180 00	180 00	47	do	P. McCrory	V. Paradis
150 60	300 00	450 00	48	do		Henderson, Frères
	169 12	169 12	49	do		P. McCrory
1,088 16	362 72	1,450 88	50	do		H. Bulmer, jeune, et Fr.
	500 00	500 00	51	do		Dobell, Beckett et Cie
	40 00	40 00	52	do		B. Ethier
	1 00	1 00	53	do		S. Delisle
	200 00	200 00	54	do		Cie man. des Marchands.
	100 00	100 00	55	do		J. et C. Hodson
	25 00	25 00	56	do		Cie d'abattoirs Dominion
	10 00	10 10	57	do		E. V. Mosely et Cie
840 00	1,680 00	2,520 00	58	do		Ira Gould et Fils
800 50	1,601 00	2,401 50	59	do		Est. J. Frothingham
	10 00	10 00	60	do		Albert Fox
	50 00	50 00	61	do		Cie de ponts, Dominion
	30 00	30 00	62	do		E. Ouellette et Cie
	10 00	10 00	63	do		Cie de ch. de fer P.C.
	20 00	20 00	64	do		Wm. Davis et Fils
	40 00	40 00	65	do		C. de fil de f. bar. Domin'n
	33 82	33 82	66	do		G. W. Cameron
	33 84	33 84	67	do		Henderson, Frères
	10 00	10 00	68	do		Parent Filion
	10 00	10 00	69	do		R. Latimer
23,180 44	22,639 49	45,819 93				
7 50		7 50	1	Canal Chambly		J. A. Maurice
	60 00	60 00	2	do		Cie de ch. de fer Sud-Est.
10 00	10 00	20 00	3	do	H. Riendeau	Catelli, Frères.
19 34		19 34	4	do		J. C. Pierce
125 00	25 00	150 00	5	do		Bisset et Donaghy
125 00	25 00	150 00	6	do		Simard et Godin
25 00	25 00	50 00	7	do		Jas. O'Cain
311 84	145 00	456 84				
	40 00	40 00	1	Canal Rideau		G. Sterling
3 00	1 00	4 00	2	do		Club de canot d'Ottawa.
	80 00	80 00	3	do		Thos. McKay
240 00	60 00	300 00	4	do		G. W. McCulloch
80 00	80 00	160 00	5	do		J. G. Butterworth
	80 00	80 00	6	do		Dey, Frères
120 00		120 00	7	do		J. W. McRae et Frères.
2 00	1 00	3 00	8	do		Corp. de la cité d'Ottawa
	4 00	4 00	9	do		do
250 00		250 00	10	do		Wm. Little

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891–92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lots 8 et 9, bassin St-Gabriel, n° 3	37	1er mai 1893		420 75	420 75	841 50
Lots 12 ouest et 15 et 16 do do	38	do			2,482 76	2,482 76
Lots 19 et 22 ouest, bassin St-Gabriel, n° 3 et 13 et 14 est do do 2	39	do 1892			5,108 24	5,108 24
Lots 13 et 14 do do 2	40	do		412 33		412 33
Lot 21 do do 2	41	do 1893		174 40		174 40
Lots 7, 8 et 9 S.E., côté du bassin Wellington	42	do		600 00		600 00
Lot à St-Gabriel, près de l'ave. Atwater, Montréal	43	1er oct. 1892		100 00		100 00
Lot 17 est, bassin St-Gabriel n° 3	44	1er mai 1893		338 24		338 24
Lot de grève en face de sa cale sèche	45	1er avril 1892		1 00		1 00
Part. de l'île n° 5, p. un chant. de nav. à St-Gabriel	46	1er juil. 1892		100 00		100 00
Lot de quai à St-Gabriel	47	1er jan. 1893		180 00		180 00
Deux lots sur la rue Ottawa, Montréal	48	1er nov. 1892		450 00		450 00
Lot 20, bassin St-Gabriel, n° 2, Montréal	49	1er mai 1893			169 12	169 12
Lots 10 et 11 ouest, bassin St-Gabriel, n° 3	50	do			1,450 88	1,450 88
Hangar, n° 1, bassin St-Gabriel	51	30 juin 1892		500 00		500 00
Lot pour hangar à houille, pont Brewster	52	1er mai 1893		40 00		40 00
Bain flottant près du pont do	53	1er août 1892		1 00		1 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pcs, bassin n° 1	54	1er jan. 1892		200 00		200 00
do do Saint-Henri	55	1er nov. 1893		100 00		100 00
do établissement, Saint-Henri	56	1er juil. 1892		25 00		25 00
do à la traverse du Grand-Tronc	57	1er oct. 1892		10 00		10 00
do à l'écluse n° 3	58	30 juin 1892		1,680 00	840 00	2,520 00
Chute d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4	59	do		1,601 00	800 00	2,401 50
Approv. d'eau do do	60	1er nov. 1892		10 00		10 00
do en aval de l'écl. de pr. d'eau, Lachine	61	1er juil. 1892		50 00		50 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine	62	1er mai 1893			30 00	30 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déb., Lachine	63	do		10 00		10 00
Lot en amont de la nouv. entrée sup. de l'écluse do	64	do		20 00		20 00
Appr. d'eau, en aval de l'écluse de prise d'eau n° 5.	65	1er sept. 1892		40 00		40 00
Lot 19	66	30 juin 1892		33 82		33 82
do 22, à la Côte Saint-Paul	67	do		33 84		33 84
Usage du hangar n° 4, pour un rond à patiner	68	1er mai 1892		10 00		10 00
Espace dans le hangar	69	do		10 00		10 00
				19,127 30	26,692 63	45,819 93
Deux lots de terrains à Chambly	1	1er mai 1878			7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Joseph	2	1er juil. 1892		60 00		60 00
Lot dans le village de Chambly	3	1er mai 1893		10 00	10 00	20 00
Quai à Saint-Jean	4	19 nov. 1881			19 34	19 34
Partie du quai du canal à Saint-Jean	5	30 juin 1892			150 00	150 00
do do	6	do		125 00	25 00	150 00
do do	7	do		25 00	25 00	50 00
				220 00	236 84	456 04
Lot de grève au pied de la côte du Major, Ottawa	1	1er jan. 1892		40 00		40 00
do do	2	1er juin 1892			4 00	4 00
Ile Verte, au-dessus des chutes Rideau do	3	1er jan. 1892		80 00		80 00
Lot p. hangar à charbon, bassin du canal do	4	30 juin 1893			300 00	300 00
Lots 1 et 2 do do do	5	1er do 1893		80 00	80 00	160 00
Lots 4, 5, 6 et 7, abri de chal. do do	6	1er mai 1893		80 00		80 00
Lot 1, S.-E., do do	7	1er avril 1882			120 00	120 00
Lot pour une mais. de pesage, E. do do	8	1er mai 1893		2 00	1 00	3 00
Permission de poser l'égout princ. do do	9	1er déc. 1892			4 00	4 00
Lot à bâtir, côté est, tranchée profonde, Ottawa	10	1er avril 1891			250 00	250 00

DT. N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
.....	40 00	40 00	11	Canal Rideau	.....	J. et T. Ballantyne
5 00	1 00	6 00	12	do	Robt. Hastey	John Heney
14 00	2 00	16 00	13	do	.....	John Neville
1 00	1 00	2 00	14	do	.....	Mun. de la cité d'Ottawa
.....	100 00	100 00	15	do	.....	Bronson et Weston
.....	1 00	1 00	16	do	.....	R. W. Baxter
2 00	2 00	4 00	17	do	.....	Andrew Hickey
.....	13 50	13 50	18	do	.....	H. Patterson
.....	1 00	1 00	19	do	.....	John Graham
2 00	2 00	4 00	20	do	.....	Thos. Kingston
.....	2 00	2 00	21	do	.....	W. D. Morris
14 00	2 00	16 00	22	do	.....	Robt. McCloy
.....	1 00	1 00	23	do	.....	Succes. de Thos. McKay
1 00	1 00	2 00	24	do	Ch. de fer Can. Atlantiq.	H. Jackson
.....	10 00	10 00	25	do	.....	Comité temporel de l'église Saint-André.
13 00	13 00	26 00	26	do	.....	Michael Keily
.....	9 50	9 50	27	do	.....	P. O'Donnell
36 00	9 00	45 00	28	do	.....	Jas. Marks
1 00	1 00	2 00	29	do	.....	Henry Hartney
.....	1 00	1 00	30	do	.....	L. Duhamel
.....	2 00	2 00	31	do	.....	Wm. Miller
.....	2 00	2 00	32	do	.....	Geo. May
.....	5 00	5 00	33	do	Chemin de fer du C.C.P.	Cie du ch. de fer St-Laurent et Ottawa.
108 00	12 00	120 00	34	do	.....	R. E. Hardey
62 50	8 25	70 75	35	do	.....	M. Kilroe
22 00	2 00	24 00	36	do	.....	Francis Abbott
30 00	3 00	33 00	37	do	.....	do
30 00	3 00	33 00	38	do	.....	do
.....	25 00	25 00	39	do	.....	J. R. Booth
22 00	2 00	24 00	40	do	.....	Veuve A. Howlett
21 00	3 00	24 00	41	do	.....	Wm. Rowland
.....	3 75	3 75	42	do	.....	Geo. Rickey
202 50	22 50	225 00	43	do	.....	W. Dawson
168 75	11 25	180 00	44	do	.....	Thos. Paget
157 50	11 25	168 75	45	do	.....	Chas. McCaffrey
39 00	9 75	48 75	46	do	.....	Geo. Morris
49 50	8 25	57 75	47	do	.....	Wm. Powell
33 00	8 25	41 25	48	do	.....	Philip Kennedy
77 25	7 50	84 75	49	do	.....	Daniel Delaney
.....	7 50	7 50	50	do	.....	Denis Bergin
.....	3 00	3 00	51	do	.....	Thos. May
22 50	2 25	24 75	52	do	.....	D. Cameron
8 00	4 00	12 00	53	do	.....	T. et P. Collins
50 00	50 00	100 00	54	do	.....	London & Can. Loan Co
50 00	10 00	60 00	55	do	.....	Stafford Merrifield
.....	4 50	4 50	56	do	.....	Geo. Shepherd
25 00	5 00	30 00	57	do	.....	A. C. White
.....	5 00	5 00	58	do	.....	Alfred Chester
10 00	10 00	20 00	59	do	.....	Jessie Miner
1 00	1 00	2 00	60	do	.....	Josiah Payne
12 00	12 00	24 00	61	do	.....	H. Easton
40 00	5 00	45 00	62	do	.....	H. Merrick
4,740 00	120 00	4,860 00	63	do	Succession de R. Ward	Joshua Bates
.....	0 20	0 20	64	do	.....	A. Wood
.....	4 00	4 00	65	do	.....	Wm. Lavender
3 00	3 00	6 00	66	do	.....	W. W. Berford, aîné
.....	3 00	3 00	67	do	.....	J. B. et B. Tett
.....	10 00	10 00	68	do	.....	W. H. Whealey

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891-92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot pour moulin et cour à charbon au pt du C.C.A.	11	1er jan. 1893		40 00		40 00
Réserve sur côté est, tranchée profonde, Ottawa.	12	1er sept. 1892		6 00		6 00
Réserve en face de sa propriété do	13	1er jan. 1893			16 00	16 00
Lisière rés. pour terrain de l'exposition do	14	do 1893		2 00		2 00
Lots pour empiler du bois, Stewarton do	15	30 août 1892		100 00		100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean	16	1er jan. 1893		1 00		1 00
do do do	17	1er déc. 1892		4 00		4 00
do ½ S. do do	18	1er jan. 1893		13 50		13 50
do ½ N. do do	19	do 1893		1 00		1 00
do en face du lot F, con. C do	20	1er nov. 1892		4 00		4 00
do do K do	21	30 août 1892		2 00		2 00
do do K do	22	1er nov. 1892			16 00	16 00
do abri de chaloupe K do	23	1er sept. 1892		1 00		1 00
do en face du lot B do	24	1er jan. 1893		2 00		2 00
do do H do	25	do 1893		10 00		10 00
do do E, con. D do	26	1er mai 1893		13 00	13 00	26 00
do do E, do	27	do 1893		9 50		9 50
do do n° 1, con. B do	28	do 1893			45 00	45 00
do en face des s.-lots 64 et 65, lot 1, c. B, Nep.	29	do 1893		2 00		2 00
do en face du lot K, con. B, Nepean	30	do 1893		1 00		1 00
do en face du sous-lot 5, con. B, do	31	do 1893			2 00	2 00
Privil. de quaiage sur sous-lots 29 et 30, c. B, Nep.	32	do 1893		2 00		2 00
Droit de passage sur les lots 8 et 9 (marécage de Dow), con. B, Nepean	33	do 1893		5 00		5 00
Réserve sur lots 22 et 23, con A, Nepean	34	1er jan. 1892			120 00	120 00
do ½ N lot 8, con. 1, Nepean	35	do 1893			70 75	70 75
do partie lot 40, con. 1, O.F., Nepean	36	do 1892			24 00	24 00
do do do	37	1er nov. 1892			33 00	33 00
do do do	38	do 1892			33 00	33 00
do 5½ acres do do	39	1er sept. 1892		25 00		25 00
do do do	40	1er juil. 1892			24 00	24 00
do lot N, con. 1 do	41	1er juin 1893			24 00	24 00
do 1 2 do	42	1er jan. 1893		3 75		3 75
do 3 2 do	43	do 1893			225 00	225 00
do ½ N lot 4 2 do	44	do 1893			180 00	180 00
do ½ S 4 2 do	45	do 1893			168 75	168 75
do ½ S 5 2 do	46	do 1893			48 75	48 75
do ½ N 5 2 do	47	1er déc. 1892			57 75	57 75
do ½ S 6 2 do	48	1er jan. 1893			41 25	41 25
do ½ S 8 2 do	49	1er déc. 1892			84 75	84 75
do ½ N 6 2 do	50	1er jan. 1893			7 50	7 50
do ½ 23, R. face do	51	do 1893		3 00		3 00
do ½ N 22 do do	52	do 1893			24 75	24 75
do 9, con. 1 do	53	1er juin 1893		8 00	4 00	12 00
Surplus d'eau au barrage, île Longue	54	do 1892		50 00	50 00	100 00
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, Oxford	55	1er juil. 1892			60 00	60 00
do do do	56	1er jan. 1893		4 50		4 50
do sur la ½ O du lot 27, con. 1, Marlboro	57	do 1893			30 00	30 00
do lot 3, con. B, Wolford	58	1er juil. 1892		5 00		5 00
do 2 B do	59	do 1892		10 00	10 00	20 00
Partie du lot n° 9 A do	60	1er avril 1893		1 00	1 00	2 00
Lot en amont de l'ancienne écluse, Merrickville	61	1er déc. 1891			24 00	24 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville	62	1er juin 1892			45 00	45 00
Lots A et B, Old Sly's	63	1er mai 1892			4,860 00	4,860 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's Falls	64	30 juin 1892		0 20		0 20
do do 1 4, Elmsley	65	1er jan. 1892		4 00		4 00
Partie du lot 21, con. 5, Elmsley S., Oliver's Ferry	66	1er mai 1893		3 00	3 00	6 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro	67	do 1893			3 00	3 00
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro	68	1er sept. 1892		10 00		10 00

ANNEXE

Dt. N° 27.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
1 00	1 00	2 00	69	Canal Rideau		W. J. Webster
5 00	10 00	15 00	70	do		T. H. Hughes
228 00	76 00	304 00	71	do		Wm. Anglin
367 50	105 00	472 50	72	do		M. J. Foster
52 50	105 00	157 50	73	do		John Rourk
50 00	10 00	60 00	74	do		John Brannigan
7,472 50	1,275 20	8,747 70				
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville		A. J. Grier
	10 00	10 00	2	Canal Carillon		Hy. E. Masson
	10 00	10 00	3	do		John Brophy
3 00		3 00	4	Ecluse Ste-Anne		Delphus Lebeau
1 00		1 00	5	do		Cie Mut. de tél. du Can.
	1 00	1 00	6	do	Cie de télég. du G. N. O.	Cie de télégr. Dominion
50 00	50 00	100 00	7	Trav. de la r. Trent		Francis Sandford
2 00	1 00	3 00	8	do		R. C. Smith
20 00	40 00	60 00	9	do		Jas. Cummings
5 00	1 00	6 00	10	do		Cie de téléphone Bell
	1 00	1 00	11	do		Lakefield Lumber Co.
	1 00	1 00	12	do		John Hull
3 00	1 00	4 00	13	Cap-Breton		Neil MacNeill
89 00	121 00	210 00				

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1891-92. Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Part. du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'...	69	1er mai 1893	...	1 00	1 00	2 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey..	70	30 juin 1892	.....	15 00	.....	15 00
Chute d'eau à Brewer's upper mills, anc. bail....	71	1er jan. 1892	.....	.....	304 00	304 00
do do lower mills....	72	1er jan. 1892	...	.....	472 50	472 50
do sur lot 48, con. 1, Kingston.....	73	1er juil. 1892	.....	105 00	52 50	157 50
Réserve sur lots 35 et 36, con. 1, Kingston.....	74	1er août 1892	...	.....	60 00	60 00
			...	749 45	7,998 25	8,747 70
Maison et terrains sur lot n° 8.....	1	1er mai 1893	.....	5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage....	2	30 juin 1893	.....	10 00	.....	10 00
do	3	30 juin 1893	.....	10 00	.....	10 00
Lots 112 et 113, paroisse de Sainte-Anne	4	1er sept 1891	.....	.....	3 00	3 00
Placer des mâts sur la réserve du gouvernement..	5	1er juil. 1884	.....	.....	1 00	1 00
do do ..	6	1er mai 1893	....	1 00	.....	1 00
Lot aux chutes Fénelon..	7	1er déc. 1892	.....	50 00	50 00	100 00
Chutes d'eau aux rapides de Buckhorn...	8	1er jan. 1893	.....	.....	3 00	3 00
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm.....	9	30 juin 1892	.....	40 00	20 00	60 00
Privilège de placer des mâts sur divers canaux...	10	1er jan. 1893	.....	.....	6 00	6 00
Chutes d'eau, Lakefield.....	11	1er jan. 1892	.....	.....	1 00	1 00
do do	12	1er jan. 1892	....	.....	1 00	1 00
Lot à l'île Longue, Barachois.	13	1er fév. 1893	....	.....	4 00	4 00
			...	116 00	94 00	210 00

DT. N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Nom du propriétaire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.			
54 38	.....	54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule...
50 59	.....	50 59	2	.....	John Ferguson.....
59 15	.....	59 15	3	.....	Joseph Graham...
13 06	.....	13 06	4	.....	Paul Foster.....
14 21	.....	14 21	5	.....	Donald McArthur .....
4 00	.....	4 00	6	.....	Cornelius Dyer.....
33 59	.....	33 59	7	.....	John Foster.....
0 35	.....	0 35	8	.....	William et John T. Ives...
96 66	.....	96 66	9	.....	Famille Christie.....
4 90	.....	4 90	10	.....	A. W. Tanner...
23 29	.....	23 29	11	.....	William et Alexander Scott.....
354 18	.....	354 18			

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

A—*Fin.*

Ventes de terrains, 1891-92—*Fin.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
$1\frac{1}{24}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1	.....	.....	54 38	54 38
$3\frac{35}{100}$ do do	2	.....	.....	50 59	50 59
$2\frac{54}{100}$ do do	3	.....	.....	59 15	59 15
$4\frac{37}{100}$ do do	4	.....	.....	13 06	13 06
$9\frac{91}{100}$ do do	5	.....	.....	14 21	14 21
$1\frac{1}{100}$ do do	6	.....	.....	4 00	4 00
$8\frac{60}{100}$ do do	7	.....	.....	33 59	33 59
$1\frac{62}{100}$ do do	8	.....	.....	0 35	0 35
$3\frac{00}{100}$ do do	9	.....	.....	96 66	96 66
$1\frac{63}{100}$ do do	10	.....	.....	4 90	4 90
$1\frac{3}{100}$ do do	11	.....	.....	23 29	23 29
		.....	.....	354 18	354 18

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de chutes d'eau.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX—DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DU REVENU DES CANAUX,
HAMILTON, 21 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, j'ai inspecté tous les bureaux de perception des péages sur les canaux du Canada.

Lors de mon inspection des états détaillés du revenu perçu à chaque bureau furent soumis au département.

Les recettes brutes à compte du revenu des canaux pour l'exercice 1891–1892 ont été de $347,339.02.

Les recettes des loyers de chutes d'eau et autres pour l'exercice expiré ont été de $32,084.65.

Classées par districts et bureaux, les subdivisions du revenu des canaux sont comme suit :

CANAL WELLAND.

Bureaux.	RECETTES DU CANAL.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	141,745 14	.....	20 00	.....	141,765 14	135 48
Port-Dalhousie	50,410 74	.....	35 82	.....	50,446 56	556 11
Dunnville	430 77	.....	.....	.....	430 77	615 55
Port-Maitland	3 99	.....	.....	.....	3 99	.....
Port-Robinson	618 89	.....	.....	177 69	796 58	812 00
Sainte-Catherine	552 34	.....	538 88	.....	1,091 22	5,043 26
Chippewa	46 58	.....	.....	.....	46 58	.....
Totaux	193,808 45	.....	594 70	177 69	194,580 84	7,162 40

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Beauharnois	1,285 20	.....	35 00	.....	1,320 20	3,206 50
Cornwall	23,361 39	.....	.....	.....	23,361 39	805 00
Cardinal	757 14	.....	5 00	.....	762 14	698 00
Lachine	2,249 12	24 90	5 00	1,495 65	3,774 67	.....
Montréal	26,082 20	4,618 43	116 10	13,149 26	43,965 99	19,128 30
Kingston	11,869 46	.....	.....	.....	11,869 46	.....
Totaux	65,604 51	4,643 33	161 10	14,644 91	85,053 85	23,837 80

CANAL CHAMBLY.

Chambly	7,705 41	.....	13 00	75 30	7,793 71	70 00
Saint-Jean	10,853 75	.....	.....	.....	10,853 75	150 00
Saint-Ours	690 78	.....	.....	.....	690 78	.....
Totaux	19,249 94	.....	13 00	75 30	19,338 24	220 00

CANAUX DE L'OTTAWA.

Divisions de perception.	Recettes des canaux.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ottawa	19,631 01	.....	.....	.....	19,631 01	.....
Grenville	17,246 74	.....	10 00	.....	17,256 74	5 00
Carillon	115 78	.....	.....	8 00	123 78	20 00
Ecluse de Sainte-Anne	1,553 42	.....	.....	.....	1,553 42	.....
Totaux	38,546 95	.....	10 00	8 00	38,564 95	25 00
CANAL RIDEAU.						
Ottawa	3,743 93	131 18	20 00	309 70	4,204 81	590 75
Kingston-Mills	1,275 08	.....	.....	.....	1,275 08	105 00
Smith's-Falls	598 09	.....	.....	5 00	603 09	53 70
Totaux	5,617 10	131 18	20 00	314 70	6,082 98	749 45
CANAL SAINT-PIERRE.						
Saint-Pierre	2,317 03	.....	.....	3 28	2,320 31	.....
CANAL MURRAY						
Brighton	637 01	.....	.....	.....	637 01	.....
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.						
Burleigh	101 38	.....	.....	.....	101 38	.....
Bobcaygeon	357 68	.....	.....	72 00	429 68	.....
Chutes Fénelon	16 70	.....	.....	.....	16 70	50 00
Hastings	32 82	.....	.....	.....	32 82	40 00
Peterborough	140 56	.....	.....	.....	140 56	.....
Buckhorn	39 70	.....	.....	.....	39 70	.....
Totaux	688 84	.....	.....	72 00	760 84	90 00
Grands totaux	326,469 83	4,774 51	798 80	15,295 88	347,339 02	32,084 65

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. T. TRUDEAU,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux.

INDEX

DU

REVENU ET DE LA STATISTIQUE DES CANAUX

		PAGE.
Abbey, J. et J.	Locataires	164
Abbott, Francis	do	172
Acer et Kennedy	do	168
Acer, C. M.	do	168
Anderson, James	do	166
Anderson, J. T.	do	166
Andrews et Fils	do	162
Anglin, Wm.	do	174
Appendix A		16
Ballantyne, J. et T.	Locataires	172
Barbeau, F. X.	do	166
Bartley, W. P.	do	168
Bates, Joshua	do	172
Battle, John	do	162
Baxter, R. W.	do	172
Beach, M. T.	do	166
Beaty, Wm.	do	162
Beauharnois, Cie de navigation à vapeur de	do	168
Beermer et Sullivan	Remise	12
Bell, Cie de téléphone	Locataires	174
Benson, W. T.	do	164
Benson et Aspden	do	164
Berford, W. W.	do	172
Bergin, D.	do	172
Bergin, E.	do	168
Bissett et Donaghy	do	170
Bolduc, T. et W.	do	166
Booth, J. R.	do	172
Bourgoin et Thibault	do	170
Brannigan, John	do	174
Bridges, James	do	164
Brocklebank, L.	do	164
Brodeur, S. A.	do	174
Bronson et Weston	do	172
Brophy, John	do	174
Brown et Merritt	do	164
Brown et Ross	do	162
Brown, T. F. et Frères		164
Brooks, Capit.		8
Bulmer, H., jne et Frères	Locataires	168, 170
Buntin, A.	do	166
Burstall, J., et Cie	do	168
Butterworth, J. G.	do	170
Cameron, D.	do	172
Cameron, G. M.	do	170
Cameron et McInnis	do	166
Canada-Atlantique, Cie de ch. de fer du	do	172
Canada Meat Packing Co.	do	168
Canada, Mutuelle, Cie de télégraphe	do	168, 174
Canadien du Pacifique, Cie du	do	170, 172
Canaux—Dépenses. Détails des		11
do Revenu		2
do Remises		12
do Statistique		16
do Tarif		156
Cantin, Aug.	Locataire	170
Cardinal, Joseph	do	166
Carmen, P.	do	162
Carter, L. G.	do	164
Catelli, Frères	do	170
Chaffey, B. E.	do	182
Chambers, R.	do	164
Chester, Alfred	do	172
Chisholm et Minor	do	164
Christie, famille	Acheteurs	176
Clark, Wm.	Locataire	178
Clegg, Wm.	do	164
Clermont, J.	Amendes	9
Cockburn, Alex.	Locataire	164
Collier, R.	do	162
Collins, T. et P.	do	172
Conlon, J. et F.	do	164
Corporation du—		
Comté de Welland	do	164
Montréal	do	168
Ottawa	do	170, 172
Port-Colborne	do	164
Ville de Salaberry	do	178
Welland	do	164
Thorold	do	162
Village de Merritton	do	162
do Morrisburg	do	166
Crevier, A. C.	do	168
Crowe, W. H.		164
Cummings, J., succession de	Locataire	174
D'Aoust, A. D.	do	168
Darling, S.	do	164
Davey, J., jne.	do	164
Davis, H. et N.	Locataires	164
Davis, Wm., et Fils	do	170–178
do	Remise	13
Dawson, W.	Locataire	172
Delaney, D.	do	172
Delisle, Silfrid	do	170
Demers, J., et Cie	do	166
Dennie, O. P.	do	166
Dey Frères	do	170
Dittrick, D.	do	162
Dion, E.	do	166
Dobie, Arch.	do	167
Dobell, Beckett et Cie	do	168 170
Dobell, H. et Cie.	Amendes	8
Dominion, Cie d'abat. du	Locataires	170
do Barb Wire Co.	do	170
do Bridge Co.	do	170
do Lime Co.	do	168
do Cie de télégraphe	do	174
Donaldson, Andrews et Ross	do	162
Doran, Wm. M.	do	166
Dufresne, O., jne, et Frères	Locataire	170
Duhamel, L.	do	172
Dyer, Cornelius	Acheteur	176
Easton, Hiram	Locataire	172

		PAGE.
Easton, Hiram	Amende	9
Ewart, J.	do	8
Edwardsburg, Cie d'amidon d'	Locataire	164
Ethier, B.	do	170
Elliott, Fred.	Remise	12
Fairgrieve, J. B., et Fils	do	12
Ferguson, John	Acheteur	176
Fillion, P.	do	170
Fitzgerald, W.	do	8
Flack, Frères	Locataires	166
Foster, John	Acheteur	176
Foster, Paul	do	176
Foster, M. J.	Locataire	174
Fox, Albert	do	170
French, Eusèbe	do	166
Frothingham, succession de J.	do	170
Frothingham et Workman	do	168
Gault, A. F.	Locataire	166
Gibson, Wm.	do	164
Gill, Gibbon, capit.	Amendes	9
Gilbert, E. E.	Locataire	164
Gillespie, J. C. et J.	do	162
Goher, G.	Amendes	8
Gonder, H. G.	Locataire	164
Gordon, John	do	164
Gordon et McKay	do	162
Gould, Ira, et Fils	do	168, 170
Graham, John	do	172
Graham, capit. R.	Amende	9
Graham, Joseph	Acheteur	176
Grand-Tronc, ch. de f.	Locataire	164, 168
Graybiel, John	do	164
G. N.-O., Cie de télégr.	do	174
Grier, A. J.	Locataire	174
Hagries, R.	Amende	8
Haney, S. et J.	Locataires	164
Havre de Montréal, Commissaires du	do	176
Hardy, R. E.	Locataire	172
Harris, G. A.	Amende	9
Harrison, Henry	Locataire	166
Hartney, H.	do	172
Hastey, Robert	do	172
Hendershot, Frères	do	164
Henderson, Frères	do	170
Henderson Lumber Co.	do	170
Heney, John	do	172
Hickey, Andrew	do	172
Hill, John	do	164
Hingston et Woods	Amendes	8
Hodge, Andrew	Locataire	166
Hodgins, J. et C.	do	170
Hood, W.	do	168
Howland, Jones et Cie	do	162
Howland, Peleg	do	162
Howlett, veuve A.	do	172
Hughes, T. H.	do	174
Hull, John	do	174
Hurteau, Frères	Locataires	168
Hutchison, William	Locataire	162
Loyers de ch. d'eau et autres—Annexe A.		162
do do	Compte des locat.	162
do do	Revenu	6
Irvine, J. C.	Locataire	164
Ives, Wm. et J. T. Est.	Acheteurs	176
Jackson, Henry	Locataire	172
Jackson, Henry	do	168
Jacques, G. E., et Cie	Locataires	168
do	Remise	12
Jarvis, H.	Locataire	162
Johnson, Wm. et Cie	do	168
Jones, C. J.	do	162
Julien, Moïse	do	166
Keily, Michael	Locataire	172
Kennedy, Philip	do	172
Kilroe, Michael	do	172
Kimball, G. H.	Amende	8
King et Dolan	Locataire	162
Kingston et Montréal, Cie d'expédition	Remises	12
Kingston, Thomas	Locataire	172
Kirby, R. H.	Amende	8
Lac St-François, Cie de navigation du	Locataires	166, 168
Lakefield Lumber Co.	do	174
Larocque, J.	do	166
Lattimore, A.	do	164
Lattimore, R. F.	do	164
Lattimore, R.	do	170
Laurie, R.	do	162
Laurie, R. et J.	do	162
Lavender, W.	do	172
Lebeau, D.	do	174
Leduc, Louis	do	166
Lee, Edward	do	164
Laplante, P.	Remise	13
Lespérance, Auguste	Locataire	168
Léroux, D.	Amendes	8
do	Remise	13
Lieth, A., capit.	Amende	8
Little, Wm.	Locataire	170
Little, C. E.	Amende	8
London and Canadian Loan Co.	Locataire	172
Loney et Campbell	do	174
Longtin, Onésime	do	166
Lybster Cotton Co.	do	162
Masson, H. E.	do	174
Malcolmson, John	Remises	12
do	Amende	8
Maurice, J. A.	do	178
Maltby et King	Locataires	168
Marks, James	Locataire	172
May, G.	do	172
May, Thomas	do	172
Mead, Eli	do	164
Melamby, Wm.	do	164
Meloche J.	do	168
Merchants' Manufacturing Co.	do	170
Merrifield, S.	do	172
Merrick, Henry	do	172
Merriton Cotton Co.	do	162
Miller, J. B.	Remise	12
Miller, Wm.	Locataire	172
Miner, Jessie	do	172
Moody et Fils	do	164
Molson, J., jeune	do	166
Montréal—		
Cotton Co.	Locataires	166
Coal & Elevating Co.	do	168
Commissaires du havre	do	176
Cie de chars urbains	do	176
Transportation Co.	do	118
do	Remise	20
do	Amendes	8-9
Cie d'entrepôt	Locataire	168
Morris, J. A.	do	170
Morris, W. D.	do	172
Morris, George	do	172
Mosely, E. V., et Cie	do	170
Muir, A.	Locataire	162
Municipalité des Iroquois	do	166
Musson, P. H.	Locataire	164
Myles et Fils, Thos.	Remise	12
McArthur, Donald	Acheteur	176
McCrory, P.,	Locataire	170
McCaffrey, Charles	do	172

		PAGE.
McCloy, Robert	Locataire	172
McCullough, G. W.	do	170
McDonald, A.	do	164
McDonagh, John	do	162
McDonald, James	do	168
McDonald, Jas., success.	do	168
McFarland et Lemon	Locataires	164
McFee, Col.	Locataire	166
McFee et Cie	do	168
McGlashen, L.	do	164
McKay, Æ. D., et Fils	Remises	12
do	Amende	8
McKay, Thos.	Locataire	170, 172
McLeary et McLean	Locataires	162
McLennan, H.	Locataire	168
McNeil, Neil	do	174
McPhee et Cie, Alex.	Locataires	174
McPherson et Weir	do	162
McRae et Cie, J. W.	do	170
Neelon, S.	do	162
Neville, John	do	172
Norris et Neelan	do	162
Norris, James	Locataire	162
O'Cain, James	do	170
O'Donnell, Patrick	do	172
O'Gilvie et Cie, A. W.	Locataires	168
O'Keefe, P.	Locataire	164
O'Neill, R.	Amende	9
Ottawa Canoe Club	Locataire	170
Ouellette, E., et Cie	do	170
Page et Cie, C. J.	do	164
Page, Thos.	do	172
Papineau, N.	do	166
Paradis, N.	do	170
Pariseau, D.	do	170
Patterson, Mme H.	do	172
Patenaude, capit.	Amende	8
Payne, Josiah	Locataire	172
Pease, D. B.	do	166
Peck, Benny et Cie	do	168
Permanent Loan Co.	do	166
Phelps, Frères	Locataires	164
Phelps, Calvin	Locataire	162
Pierce, J. C., et Fils	Locataires	170
Pillow, Hersey et Cie	do	168
Poitras, F. X.	Locataire	166
Port-Robinson, Cie du bassin de radoub	do	164
Poulin, P.	do	166
Pour et Fraser	Remise	13
Powell, Wm	Locataire	172
Ranney, John L.	do	162
Rees, John F.	do	162
Remises	do	12
Reid, John	do	164
Ready, R.	do	170
Revenu		2
Richelieu, Cie de navig.	Locataire	168
C. Richard	Amendes	8
Rickey, George	Locataire	172
Riendeau, H.	do	170
Riordan, J.	do	162
Robertson, A. M.	Remise	12
Rolston et Haskins	Locataires	162
Rose, H. A.	Locataire	164
Ross, J. H.	do	166
Ross et Cie	Amende	9
Rourk, John	Locataire	174
Rowland, Wm	do	172
Royal Electric Co.	do	168
Salvail, D. W.	Remise	13
Sandford, F.	Locataire	174
Scholfield, A. K.	do	164
Scholfield, W.	do	162
Commissaires d'écoles	do	166
Scott, Wm et Alex.	Acheteurs	176
Shaver, Sydney	Locataire	166
Shepherd, George	do	172
Sherwood, A.	do	164
Simard et Godin	Locataires	170
Smith, J. B.	Locataire	162
Smith, M. A.	do	164
Smith, R. C.	do	174
Sud-Est, Compagnie de chemin de fer.	do	170
Sproule, John et W.	Acheteurs	176
Standard Agency Co.	Locataires	170
Statistique Annexe A		16
Steel, Robert	Locataire	166
Stephen, George	do	166
Sterling, G.	do	170
Stormont Cotton Co.	Locataires	166
Saint-Amour et Cie	Locataire	166
Cie de tramways	Locataires	162
Cie de pouv. hydraul.	do	162
Cie de gaz de Sainte-Catherine et du canal Welland	do	162
Ste-Catherine et Niag. Cent., Cie de ch. de fer	do	162
Saint-Denis, B.	Amendes	8
St-Laurent et Ottawa, Cie du ch. de fer du	Locataires	172
Swayze, Caleb	Locataire	164
Tait, G. et W.	do	168
Tanner, A. W.	do	176
Tarif		148
Taylor, John	Locataire	164
Comité temporel de l'église Saint-André	do	172
Tett, J. B. et B.	do	172
do do	Remise	13
Thatcher, J. L.	Amende	9
Thorp et Cie	Remise	12
Thorold W. & C. Co.	Locataire	162
Péages sur les canaux		148
Toronto Paper Co.	Locataires	166
Towers, Thomas	Locataire	162
Trempe, O.	Locataires	166
Tuttle, Date et Rodden	do	162
Valleyfield Canning Co	do	166
do Cie d'éclairage à l'électricité	do	168
Vieau, S.	do	168
Navires, tonnage et nationalité des	Classifiés	136
do do	Passés par les canaux	141
Wade	Amende	8
Wallace, George	Locataire	164
Walsh, R. N.	do	166
Walthe, S., et Cie	do	164
Walton, F. T.	do	162
Ward, J. R.	Remise	13
Ward, W. H.	Locataire	162
Ward, R., success. de	do	172
Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do	170
Wattie, James	do	166
Weatherly, S. J.	do	164
Webster, W. J.	do	174
Welland, canal—		
Remise		12
Cie de ch. de fer	Locataire	164
Cie de prêt	do	162
Whealey, W. H.	do	172
White, A. C.	do	172
White, F. O.	do	164
Whitman et Barns, Cie manufacturière	do	162
Wiggle, capit. N. J.	do	162
Wilson, Chas. E.	do	166
Wilson, Jas.	do	162

		PAGE.
Wilson, J., jeune	Locataire..	168
Wilson, John H.	do	162
Wood, A.	do	172
Wood, J. et C. H.	do	166
Wood, W. D. et G. C.	Locataire	166
Wood et Green	do	162
Wright et Duncan	do	164
Young, H. A.	Remises.....	12

Supplément du rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1892.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1892

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

N° 9a*—1893. *Prix* : 10 *centins.*

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

Rapport de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef.... 1

PAGES.

.... 1 à 13
Taux du fret.... 14 à 19
.... 20 à 37

PAGE.

Tonnage de certains articles transportés sur tous les canaux de l'Etat de New-York.... 38
do do do le canal Welland.... 40
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié.... 42
do do acquittés à Oswego, en transit par le canal Erié.... 43
do do acquittés à la descente sur le canal Welland.... 44
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.... 45
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer.... 46
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.... 47
do des gros navires allégés à Port-Colborne.... 51
do du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal.... 57
do do à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié.... 59
do do à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains.... 61
do des navires et leurs cargaisons de grain de ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal, la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal.... 63
do de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.... 65
Etat comparatif de la quantité de grain transporté à Kingston pour 1891 et 1892.... 68
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et par navires.. 68
do de la quantité de houille passée par le canal Welland.... 69
do do les canaux du Saint-Laurent.... 69
do de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario et quantité aux ports des Etats-Unis.... 70
Récapitulation.... 08
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.... 83
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1891 et 1892.... 84
do de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1891 et 1892.... 86

PAGES.

Statistique du trafic sur les canaux.... 88 à 148
Tarif.... 149 à 163

N° du tableau.

PAGE.

7 Canal Welland, détails du trafic, par ordre alphabétique.... 88
8 do do d'entier parcours par ordre alphabétique.... 92
9 do do du trafic local do.... 96
10 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic do.... 100
11 do do d'entier parcours par ordre alphabétique.... 114
12 do do du trafic local do.... 108

Statistique des canaux.

N° du tableau.					PAGE.
13	Canaux de l'Ottawa,	détails du trafic,	par ordre alphabétique		112
14	Canal Chambly	do	do		116
15	Canal Rideau	do	do		119
16	Canal Saint-Pierre	do	do		122
17	Canaux de la Vallée de la Trent,	détails du trafic,	par ordre alphabétique		123
18	Canal Murray,	détails du trafic,	par ordre alphabétique		126
19	Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes				131
20	Tablean sommaire du trafic sur les canaux ci-dessus				136
21	Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux				142
22	Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux.				144
22½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux				148
23	Tarif				150

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 avril 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter la statistique des opérations des canaux pour l'année 1892.

Les tableaux ont été compilés et les renseignements recueillis par M. Teakles, employé très soigneux, très laborieux et très fidèle, de sorte que je considère qu'on peut les accepter comme étant dignes de confiance et exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

A M. J. A. BALDERSON,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

RECETTES.

Les recettes totales, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau durant deux années, se divisent comme suit :—

Pour 1891	$350,351 97
1892	358,711 04

Si l'on compare la statistique de 1891 à celle de 1892, on remarque que les recettes brutes accusent une augmentation de $8,359.07.

Voici quelles sont les augmentations et les diminutions :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland		$ 3,925 38
Sur les canaux du Saint-Laurent	$ 7,471 32	
Sur le canal Chambly	1,445 97	
Sur le canal Rideau		646 75
Sur les canaux de l'Ottawa	2,626 29	
Sur le canal Saint-Pierre	1,374 10	
Sur les canaux de la Vallée de la Trent	98 28	
Sur le canal Murray		84 76
Total	$13,015 96	$ 4,656 89
Augmentation totale	$ 8,359 07	

Ces chiffres subissent quelque peu une modification par les remises faites en vertu d'arrêts du conseil dont il est ci-après parlé.

Il a été remboursé, pour péages sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent, sur du grain en 1891, une somme s'élevant à $49,834.98, et en 1892, $40,030.83, y compris la somme de $1,279.62, soit le remboursement de péages du canal Welland sur du blé qui a été moulu et dont la farine a été expédiée en dehors du pays, ce qui fait une augmentation réelle de recettes, pour 1892, de $18,163.22

Pour se rendre à la requête réitérée des expéditeurs de Montréal, qui demandaient la continuation de la réduction des péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général, le 4 avril 1892, a autorisé une remise des péages de canaux, comme suit, savoir :—

Qu'il soit fait une remise d'une partie des péages de canaux perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal ou jusqu'à un port quelconque à l'est de Montréal, chaque fois que les dits produits qui ont ainsi passé sont exportés, et dans ce cas seulement.

Que cette remise soit telle qu'elle réduise les péages à deux cents par tonneau des dits produits ou d'aucun d'eux, et que les conditions de cette remise soient les suivantes :—

Qu'on établira que les produits susdits, au compte desquels on pourra réclamer la réduction des péages, ont été primitivement expédiés en destination de Montréal ou d'un port quelconque à l'est de Montréal, et qu'ils ont été transportés jusqu'à Montréal ou à un port quelconque à l'est de Montréal, et véritablement expédiés en dehors du pays.

Que le droit à cette réduction ne se perdra pas à raison d'un transbordement intermédiaire, pourvu que le lieu de ce transbordement se trouve dans les limites du Canada.

Que le droit à cette réduction s'étendra à toute partie quelconque de cargaisons déchargées à Port-Colborne et réexpédiées à Port-Dalhousie, ainsi qu'aux chargements des produits susnommés expédiés de tout port canadien sur le lac Ontario.

Que le versement de la somme à rembourser se fasse, de temps à autre, à mesure que les cargaisons des dits produits sont expédiées, pour l'exportation, de Montréal ou d'un port à l'est de Montréal.

Que cet arrêt du conseil ne reste en vigueur que pour la présente année 1892.

L'arrêt du conseil du 15 juillet 1892 a fait cette remise applicable aux susdits produits lorsqu'ils sont expédiés d'un port du lac Ontario.

En 1892, il est passé 195,224 tonneaux de grain par le canal Welland, qui ont été transbordés dans des ports canadiens pour Montréal, et exportés du pays, et sur lesquels il a été fait une remise de 18 cents le tonneau, au compte des péages du canal Welland, cette remise s'élevant à $35,140.32.

QUANTITÉ DE GRAIN QUI EST DESCENDUE PAR LE CANAL WELLAND.

Voici quelle a été la quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de sarrasin qui, partie de ports à l'ouest de Port-Colborne, est descendue le canal Welland durant une période de onze années :—

	Quantité qui a passé pour Montréal.	Quantité pour laquelle les péages entiers ont été payés.	
		A des ports dans l'Ontario.	Quantité de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932
1891	* 295,509	6,805	202,710
1892	† 261,954	8,942	201,540

Une remise de 10 cents par tonneau a été accordée pour du grain qui est descendue le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, à compter de 1884 jusqu'en juin 1885, et de 18 cents le tonneau à compter du premier juillet 1885 jusqu'au mois de décembre 1891, et de 18 cents le tonneau sur la quantité qui est passée jusqu'à Montréal et qui a été exportée du pays en 1892.

Dans le cours des derniers dix ans la quantité de produits agricoles qui est descendue le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, a augmenté de 186,814 tonneaux à 261,954 tonneaux; et la quantité partie de ports des Etats-Unis pour des ports des Etats-Unis, qui a descendue le canal Welland, a augmenté de 121,876 à 201,540 tonneaux.

Voici, d'après les rapports, quelle a été la quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, durant une période de 11 années : —

	Tonneaux.
Pour 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680

* Sur cette quantité 17,817 tonneaux de maïs et de blé ont été transbordés à Ogdensburg.
† Sur cette quantité 4,341 tonneaux de blé ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité des mêmes produits qui a passé par les canaux du Saint-Laurent, dans toute leur longueur jusqu'à Montréal, durant la même période, se répartit comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899

Voici un état comparatif de la quantité de grain expédié par la route du Saint-Laurent, et par chemin de fer et par eau, *via* l'État de New-York.

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉ À DES PORTS MARITIMES PAR DES ROUTES EN CONCURRENCE.

Voici quelle a été la quantité de grain et de pois qui a descendu les canaux du Saint-Laurent, dans toute leur longueur, jusqu'à Montréal :—

	Tonneaux.
Pour 1891	320,434
1892	302,899
Soit une diminution de	17,535

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc, se répartit comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1891	184,410
1892	291,680
Soit une augmentation de	107,270

La quantité de grain arrivée à la mer par les canaux de New-York, est comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1891	1,055,278
1892	899,313
Soit une diminution de	155,965

Voici, d'après les rapports, quelle a été la quantité de grain transportée à la mer par les chemins de fer de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1891	2,356,660
1892	4,515,041
Soit une augmentation de	2,158,381

Les augmentations et les diminutions, de 1892, comparées à celles de 1891, pour les diverses routes qui se font concurrence pour le commerce de transport jusqu'au littoral, se classent comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour cent.	Pour cent.
Par les canaux du Saint-Laurent	.....	17,535	.....	5·48
do chemins de fer Pacifique et Grand-Tronc	107,270	.....	58·16	.....
do canaux de New-York	.....	155,965	.....	14·78
do chemins de fer de New-York	2,158,381	.....	91·58	.....

Si l'on conseille l'annexe U, on verra que la quantité de fret qui a passé des ports à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, sur la rive sud du lac Ontario, a augmenté de 175,455 tonneaux en 1883 à 330,403 tonneaux en 1892 ; et la quantité venue à des ports de l'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a diminué de 184,502 tonneaux en 1883 à 69,886 tonneaux en 1892. La quantité qui a descendu à Montréal a augmenté de 205,394 tonneaux en 1883 à 267,485 tonneaux en 1892.

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

La quantité de grain qui a descendu le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et dans des vaisseaux américains, durant les sept dernières années, se répartit comme suit :—

Par des vaisseaux canadiens, il est passé, en—

				Tonneaux.
1886, 244	cargaisons représentant une quantité collective de...			143,330
1887, 284	do	do	..	178,233
1888, 182	do	do	...	143,025
1889, 208	do	do	...	165,117
1890, 203	do	do	...	184,275
1891, 209	do	do	...	190,664
1892, 158	do	do	...	159,018

Par des vaisseaux américains, il est passé en—

				Tonneaux.
1886, 97	cargaisons, représentant une quantité collective de...			62,222
1887, 19	do	do	...	12,477
1888, 60	do	do	...	43,667
1889, 114	do	do	...	108,358
1890, 35	do	do	...	35,560
1891, 77	do	do	...	90,153
1892, 89	do	do	...	109,812

En 1892 deux vaisseaux canadiens ont transporté leurs cargaisons de 924 tonneaux, sans transbordement, jusqu'à Montréal, contre trois en 1891 contenant 1,441 tonneaux, et trois en 1890 contenant 1,281 tonneaux.

En 1892 vingt-cinq vaisseaux canadiens ont allégi leur cargaison à Kingston, contre 44 en 1891, et 63 en 1890.

Deux cent vingt ont déchargé la totalité de leur cargaison à Kingston en 1892, contre 293 en 1891, et 172 en 1890.

Statistique des canaux.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1892 et dans le cours des trois années précédentes est indiquée plus bas. Le nombre total de vaisseaux chargés de grain qui ont allégi leur cargaison à ce port a été de 74 en 1892, contre 81 en 1891 :—

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	37,222	4,310	16,665	68,736
Maïs	254,690	773,687	482,802	576,289
Seigle	Rien.	Rien.	1,330	2,467
Avoine	8,218	44,294	130,276	102,529

La quantité de grain déchargée à ce port de vaisseaux qui n'ont pas entré dans le canal, se répartit comme suit :—

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	8,608	Rien.	16,628	Rien.
Maïs	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.
Seigle	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.
Avoine	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.

La quantité totale de fret qui a été transportée par le canal Welland en 1892, s'est élevée à 955,554 tonneaux ; sur cette quantité 929,946 tonneaux étaient du fret direct, et 25,608 du fret de cabotage.

Canal Welland.

Fret en destination de l'est et de l'ouest.

Il est passé 685,348 tonneaux de fret en destination de l'est et 270,206 en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé le canal Welland d'un bout à l'autre, en 1892, a été de 929,946 tonneaux.

Sur cette quantité 263,680 tonneaux étaient en destination de l'ouest et 666,266 tonneaux en destination de l'est.

Sur la quantité de grain dirigée vert l'est, les vaisseaux canadiens ont transporté 245,739 tonneaux et les vaisseaux américains 420,527 tonneaux ; et sur la quantité en destination de l'ouest, les vaisseaux canadiens ont transporté 22,267 tonneaux et les vaisseaux américains 241,413 tonneaux.

Sur la quantité totale de fret direct, les vaisseaux canadiens ont transporté 268,006 tonneaux et les vaisseaux américains 661,940 tonneaux.

La quantité totale de fret qui a passé dans les canaux du Saint-Laurent en 1892 a été de 966,755 tonneaux. Sur cette quantité 518,273 tonneaux étaient du fret direct, et 448,482 du fret de cabotage.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret qui a passé par les canaux en 1872, 720,580 tonneaux étaient en destination de l'est et 246,175 tonneaux en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret direct a été de 518,273 tonneaux ; sur cette quantité 486,314 tonneaux étaient en destination de l'est et 31,959 en destination de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret de cabotage, 234,266 tonneaux étaient en destination de l'ouest.

TRAFIC DIRECT ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret qui a passé en destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, durant douze années, se répartit comme suit :—

	Vers l'est jusqu'à Montréal. Tonneaux.	Vers l'ouest, jusqu'à Montréal. Tonneaux.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452

FRET DE PORTS AMÉRICAINS À DES PORTS AMÉRICAINS.

La quantité totale de fret qui a passé en destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, durant une période de douze années, se répartit comme suit :—

	Vers l'est. Tonneaux.	Vers l'ouest. Tonneaux.		Total.
1881	96,266	97,907	—	194,173
1882	110,286	172,520	—	282,806
1883	174,912	257,699	—	432,611
1884	163,998	243,081	—	407,079
1885	168,212	216,297	—	384,509
1886	244,916	239,562	—	484,478
1887	189,427	151,074	—	340,501
1888	221,062	213,689	—	434,751
1889	297,353	266,231	—	563,584
1890	318,259	215,698	—	533,957
1891	306,257	247,543	—	553,800
1892	300,733	240,332	—	541,065

La quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, de ports américains en destination de ports américains, accuse une diminution de 12,735 tonneaux sur la quantité de l'année précédente ; et une augmentation de 346,892 tonneaux sur 1881.

Statistique des canaux.

Statistique comparée des diverses routes américaines.

On a continué jusqu'à cette date la statistique comparée qu'on a donnée jusqu'ici relativement aux quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et aux quantités de ceux transportés par des routes américaines, en concurrence avec le canal.

Si l'on consulte l'état H, concernant les aliments légumiers transportés vers le littoral, on remarquera que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 937,999 tonneaux en 1892, contre 1,092,355 en 1891, et 1,167,901 en 1890.

La quantité d'aliments légumiers transportée par les chemins de fer New-York Central, Erié et New-York, West Shore et Buffalo, se répartit comme suit :—

	Tonneaux.		Tonneaux.
En 1892	5,913,013	En 1885	4,105,594
1891	3,565,381	1884	3,639,805
1890	4,336,199	1883	4,422,461
1889	3,654,984	1882	3,888,557
1888 *	3,197,634	1880	4,732,385
1887	3,847,766	1869	1,087,809
1886	3,802,262		

Les chiffres qui suivent sont un extrait des quantités d'aliments légumiers transportées vers le littoral par les canaux et les chemins de fer de l'État de New-York, dans le cours de vingt-deux années.

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137

*Farine et grain uniquement.

Voici quelle est la quantité totale de fret qui a passé par les diverses divisions de canaux en 1892 :—

——	Animaux de ferme.	Bois de la forêt et leurs produits.	Manufactures.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
Welland	92	140,175	15,182	271,536	528,569	955,554
Saint-Laurent	913	112,523	51,052	337,595	464,672	966,755
Chambly	255	162,216	3,833	96,370	8,092	270,766
Ottawa	1,070	628,449	326	8,010	9,162	647,011
Rideau	33	73,443	2,916	16,154	3,820	96,366
Saint-Pierre	.....	4,572	.....	41,684	12,786	59,042
Murray	52	6,203	660	3,057	3,757	13,729
Vallée de la Trent	.....	22,317	26	170	.....	22,513

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 955,554 tonneaux, dont 528,569 tonneaux étaient des produits de la ferme.

La quantité totale de fret qui a passé par les canaux du Saint-Laurent a été de 966,755 tonneaux, dont 464,672 tonneaux étaient des produits de la ferme et 337,595 tonneaux de la marchandise.

La quantité totale de fret qui a passé par les canaux de l'Ottawa a été de 647,011 tonneaux, dont 628,449 étaient le produit de la forêt.

La quantité totale de fret qui a passé sur tous les canaux en 1892 a été de 3,031,736 tonneaux.

DE NORVÈGE À CHICAGO.

Durant le mois de mai, le steamer *Wergerland*, de Bergen, Norvège, a remonté les canaux du Saint-Laurent et de Welland, avec une cargaison de poisson venant de la Norvège pour Chicago, et il est revenu le 6 juin avec une cargaison composée de 176 tonneaux de farine, 294 tonneaux de blé et 29 tonneaux de viande.

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX, *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'État de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'État, je constate que le tonnage total du fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'État ont transporté :—

	Pour 100.		Pour 100.
En 1859	68·9	En 1881	18·5
1869	47·0	1882	19·0
1870	38·9	1883	18·7
1871	38·9	1884	19·0
1872	40·1	1885	17·1
1873	34·9	1886	16·9
1874	31·7	1887	16·3
1875	28·4	1888	18·8
1876	24·6	1889	15·1
1877	28·3	1890	13·9
1878	27·1	1891	13·4
1879	23·7	1892	9·8
1880	25·1		

Statistique des canaux.

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer était, en 1892, de 5,094,390 tonneaux plus considérable que la quantité transportée en 1891, et accusait une augmentation de 31,165,395 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982

Prix moyen du fret du grain de Chicago à Buffalo :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878	3·1	1887	4·1
1879	4·7	1888	2·7
1880	5·7	1889	2·5
1881	3·2	1890	1·9
1882	2·5	1891	2·5
1883	3·5	1892	2·2
1884	2·1		
1885	2·0	Moyenne pour quinze années	3·1
1886	3·6		

Prix de la main-d'œuvre par vaisseau, de $3.50 à $4.00 par 100 boisseaux.

"Le blé a été expédié de Duluth à Kingston, Ontario, en 1888, à raison de 6¼ à 7¾ cents; en 1888, à raison de 4 à 5 cents; en 1889, à raison de ——; en 1890, à raison de 5¾, 5½, 4½, 4¼, 4 cents; en mai 1891, à raison de 3¾, 3½, 3, 2½ cents; en juin, à 3 cents; et le 25 juillet, à 2½ cents; et en 1892, à raison de 5 cents en avril; 5¼ en mai; 4 cents en juin; 4½ en juillet; 3 cents en août; et 6, 6¼ en octobre, par boisseau."

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Voici l'état comparatif qui indique le trafic par le canal du Sault Sainte-Marie, en 1891 et 1892 :—

Items.		1891.	1892.
Vapeurs et voiliers	nombre.	10,191	12,580
Éclusages	"	4,891	5,867
Tonnage, inscrit	ton. nettes	8,400,385	10,647,203
do fret	"	8,888,759	11,214,333
Passagers	nombre.	26,190	25,896
Houille	ton. nettes	2,507,532	2,904,266
Farine	barils.	3,780,143	5,418,135
Grain	boisseaux.	39,848,674	42,661,470
Fer fabriqué et en gueuse	ton. nettes	69,741	59,772
Sel	barils.	234,528	41,748
Cuivre	ton. nettes	69,190	64,993
Minerai de fer	"	3,560,213	4,901,132
Bois	pieds.	366,305,000	512,844,000
Minerai d'argent, d'or	ton. nettes	1,731	1,930
Pierre de construction	"	44,080	39,698
Fret non classé	"	417,039	459,146

Valeur totale des articles,	1886	$ 69,080,071 95
do do	1887	79,031,757 78
do do	1888	82,156,019 97
do do	1889	83,732,527 15
do do	1890	102,214,948 70
do do	1891	128,178,208 51
do do	1892	135,117,267 10

CANAL ÉRIÉ.

Le rapport de M. Hannan, surintendant des travaux publics, Albany, contient ce qui suit sur le trafic du canal Erié, en 1892.

TONNAGE.

" Le nombre total de tonneaux de fret transportés par les canaux de cet État en 1892, a été de 4,281,995 tonneaux, et ce fret se composait des divers articles ci-après décrits :—

	Tonneaux.
Produits de la forêt	1,249,381
Agriculture	1,038,851
Manufactures	125,781
Marchandises	292,468
Autres articles	1,575,514
Total	4,281,995

" Sur la quantité totale 2,404,484 tonneaux étaient du fret direct, et 1,877,511 du fret de cabotage ; 2,986,070 tonneaux sont allés à l'est et 1,295,925 à l'ouest.

" Si l'on compare le tonnage de 1892 à celui de 1891, on constate une diminution de 281,447 tonneaux, qui peut s'expliquer par le fait que les chemins de fer ont amélioré leur matériel d'équipement à un tel point qu'ils peuvent transporter du fret à aussi bon marché par voie ferrée qu'on peut le faire par canaux. Il en est particulièrement ainsi pour des articles comme le grain, la pierre, l'argile, la houille (anthracite et bitumineuse), le minerai de fer et autres minéraux, lesquels, avec le bois, représentent 90 pour 100 des articles habituellement transportés par les canaux.

Statistique des canaux.

" Dans le rapport annuel que j'ai présenté à la législature en 1891, j'ai attiré l'attention sur les améliorations faites par les chemins de fer en les mettant en regard des améliorations exécutées aux canaux de cet État durant les dernières années. Ce que je disais alors a été depuis corroboré par le fait que les chemins de fer ont pu transporter du fret à un taux qui n'aurait pas été profitable pour les bateliers des canaux, et, en conséquence, le canal n'a pas eu sa part du commerce de transport.

" Il en a été ainsi au commencement de la saison de la navigation, et cet état de choses s'est continué durant deux mois. Les moissons et les expéditions de grain au littoral qui s'ensuivirent, rendirent les prix plus rémunératifs pour les bateliers, et le volume du trafic augmenta.

" On remarquera, cependant, qu'à mesure que les améliorations des chemins de fer se perfectionnent, le tonnage des chemins de fer augmente, tandis que le trafic des canaux subit une diminution plus ou moins considérable.

" Voici quel est le tonnage des canaux et des principales lignes de chemin de fer, chaque année, depuis l'abolition des péages sur les canaux :—

Année.	Canaux.	Chemin de fer New-York Central.	Chemin de fer Erié.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1883	5,664,056	10,892,440	13,610,623
1884	5,009,488	10,212,418	16,219,598
1885	4,731,784	10,733,499	10,253,489
1886	5,293,982	12,636,435	18,668,235
1887	5,553,805	14,531,726	13,949,260
1888	4,942,948	15,162,812	15,174,009
1889	5,370,369	15,011,541	15,084,132
1890	5,246,102	16,108,441	16,269,656
1891	4,563,472	16,621,567	17,339,140
1892	4,281,995	20,721,752	18,334,716

AMÉLIORATIONS.

" Quelles sont les améliorations qu'on peut faire au canal de manière à faire face à ses besoins et à le mettre sur un pied qui lui permette de rivaliser avec d'autres voies de transport, afin de continuer son utilité comme grand régulateur du fret et le mettre dans un état tel qu'il restera un avantage pour la population de l'État ? Cette question a agité les esprits ingénieux d'un grand nombre de personnes. Divers moyens ont été proposés et étudiés. Entre autres, un moyen consistait à agrandir les écluses de manière à permettre à deux vaisseaux d'entrer à la fois, économisant ainsi des dépenses aux bateliers en leur permettant de remorquer deux bateaux, d'employer moins de chevaux et d'hommes, et en abrégeant le temps du transport entre Buffalo et la mer. On a fait l'essai de cette amélioration, et bien qu'elle ait été avantageuse elle est encore insuffisante.

" Il y a aussi deux autres propositions, l'une consiste à augmenter la rapidité par un pouvoir autre que les chevaux, et l'autre à augmenter la capacité des bateaux soit en creusant le canal ou en exhaussant ses rives, ce qui lui permettrait d'obtenir une plus grande profondeur d'eau.

" Le creusage du canal exigerait un emploi considérable de fonds, car il faudrait le reconstruire d'un bout à l'autre. La proposition d'élever les berges serait la plus

praticable des deux, car on pourrait utiliser les constructions actuelles en augmentant leur hauteur. L'autre proposition consiste à développer le pouvoir moteur et augmenter ainsi la rapidité des bateaux; cette idée devrait être favorablement examinée. Le pouvoir à mettre à l'étude est l'électricité, car les grandes facilités naturelles pour produire ce pouvoir le long de la ligne du canal sont très favorables."

Les états détaillés ordinaires qui expliquent les diverses questions relatives au commerce de transport sont ci-annexés.

(*Des rapports de Geo. F. Stone, secrétaire, chambre de commerce de Chicago.*)

QUANTITÉ et valeur des exportations de Chicago au Canada, par les lacs, 1892.

—		Vaisseaux américains.		Vaisseaux canadiens.		Totaux.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
			$ cts.		$ cts.		$ cts.
Blé	Boiss.	1,453,677	1,077,964 48	641,562	494,153 75	2,095,239	1,572,118 23
Maïs	"	1,502,528	712,679 03	748,566	377,647 59	2,251,094	1,090,326 62
Avoine	"	35,925	11,855 00	.....	.....	35,925	11,855 00
Seigle	"	156,870	123,792 60	181,780	132,418 97	338,650	256,211 57
Lin	"	31,675	32,774 08	.....	.....	31,675	32,774 08
Mil	"	.....	.....	141	185 00	141	185 00
Farine	Brls.	.....	.....	1,795	8,000 00	1,795	8,000 00
Farine d'avoine	"	50	150 00	.....	.....	50	150 00
Lard	"	50	612 50	.....	.....	50	612 50
Bœuf	"	20	142 50	709	6,950 00	729	7,092 50
Saindoux	"	20	235 12	.....	.....	20	235 12
Marchandises génér.	Colis.	.....	.....	87	870 00	87	870 00
Valeur totale		.....	1,960,205 31	.....	1,020,225 31	.....	2,980,430 62

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1892.

Expédié à	Maïs.		Avoine.		Blé.	Seigle.	Totaux.
	Exportation.	En transit.	Exportation.	En transit.	Exportation.	Exportation.	
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Christiansand, Norvège et Suède	.....	.....	.....	.....	9,800	.....	9,800
Collingwood, Ont	.....	21,519	.....	.....	.....	.....	21,519
Kingston, Ont	1,786,202	.....	.....	.....	2,041,002	230,246	4 057,450
Midland, Ont	265,917	1,179,286	35,925	465,193	.....	.....	1,946,320
Montréal, Qué	107,662	.....	.....	.....	44,437	108,404	260,503
Point Edward, Ont	.....	595,003	.....	212,607	.....	.....	807,610
Prescott, Ont	66,313	.....	.....	.....	.....	.....	66,313
Sarnia, Ont	.....	395,936	.....	1,016,391	.....	.....	1,412,327
Toronto, Ont	25,000	.....	.....	.....	.....	.....	25,000
Totaux	2,251,094	2,191,744	35,925	1,694,191	2,095,239	338,650	8,606,843

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston, et à Montréal, par vapeur; aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation en 1892 :—

(*Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.*)

Semaine expirée	À Buffalo.		À Kingston.		À Montréal (vapeur).		Canal Erié, Buffalo à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
16 avril.	3¾	3½	...	...	...	...	...	...	...	...
23 do .	2	1¾	...	...	...	...	...	...	...	...
30 do .	2¼	2	...	2¾	6	...	...	...	...	...
7 mai.	2	1¾	...	3¼	6	...	3 à 4	2⅝ à 3⅝	5⅞ à 6⅞	5¼ à 6¼
14 do .	2	1¾	...	...	6	...	2 3	1⅞ 2¾	4⅞ 5⅞	4½ 5⅜
21 do .	2	1¾	...	...	6	...	2 2⅜	1⅞ 2⅜	4⅞ 5⅝	4½ 5⅛
28 do .	1¾	1½	...	...	6	...	2½ 2¾	2¼ 2⅜	5⅛ 5⅜	4⅝ 4¾
4 juin.	1½	1¼	...	...	...	4¾	2¼ 2½	2 2¼	4⅜ 4⅝	4⅛ 4⅜
11 do .	1½	1¼	...	2¾	...	4¾	2¼	2	4⅝	4⅛
18 do .	2	1½	3	2¾	...	4¾	2¼	2	5⅛	4⅝
25 do .	2	1¾	3	2¾	...	4	2¼	2	5⅛	5⅝
2 juillet.	2	1¾	3	...	...	...	2¼	2	5⅛	4⅝
9 do .	2	1¾	3	...	5	...	2¼ à 2⅜	2 à 2¼	5⅛ à 5¼	4⅝ à 4¾
16 do .	2	1¾	3½	...	...	...	2⅜ 2½	2⅛ 2¼	5¼ 5⅜	4¾ 4⅞
23 do .	2¼	2	3½	...	5⅞	...	2½	2¼	5⅝	5½
30 do .	2¼	2	3¾	...	5¾	...	2⅜ 2⅝	2⅜ 2½	5½ 5¾	5¼ 5⅜
6 août.	2	1½	3¾	3½	...	6¼	2⅝	2⅝	5½	4¾
13 do .	2½	2¼	3¾	...	...	6¼	2⅝ 3	2⅜ 2⅝	6 6⅜	5⅝ 5⅞
20 do .	2½	2¼	4	3¾	6	...	3 3½	2⅝ 3	6⅜ 6⅞	5¾ 6⅛
27 do .	2¼	2	3¾	3½	6	5¾	3 3½	2⅝ 3	6⅛ 6⅝	5⅝ 5⅞
3 sept.	2½	2¼	3¾	3¾	6	...	3 3½	2¾ 3⅛	6¾ 6⅞	5⅞ 6¼
10 do .	2½	2¼	3¾	...	6	...	3½ 4	3⅛ 3½	6⅞ 7⅜	6¼ 6⅝
17 do .	2½	2¼	4	...	...	...	3⅞ 4	3⅜ 3½	7¼ 7⅜	6½ 6⅝
24 do .	2½	2¼	4¼	...	...	...	4	3½ 3⅝	7⅜	6⅝ 6¾
1er oct.	2½	2¼	...	...	...	...	4	3½ 3⅝	7⅜	6⅝ 6¾
8 do .	2½	2¼	4¼	...	...	...	4 4⅜	3⅞ 4	7⅜ 7¾	7 7⅛
15 do .	2½	2¼	4¼	...	...	...	4⅜	4	7¾	7⅛
22 do .	2½	2¼	...	...	...	...	4⅜ 5¼	4 4⅞	7¾ 8⅝	7⅛ 8
29 do .	2½	2¼	...	...	...	...	5¼ 6	4⅞ 5⅝	8⅝ 9⅜	8 8¾
5 nov.	2½	2¼	...	...	...	...	5 6	4⅝ 5⅝	8⅜ 9⅜	7⅞ 8¾
12 do .	2½	2½	...	...	...	...	4 5	3¾ 4⅝	7⅞ 8⅝	7⅛ 8
19 do .	2¾	2½	...	...	...	...	4	3¾ 4¾	7⅝	7⅛ 8⅛
26 do .	2¾	2½	...	...	...	...	4 5	4¼	7⅝ 8⅝	8⅛
3 déc.	2¾	2½	...	...	...	...	...	...	...	...

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par William Thurstone, secrétaire de la bourse des marchands de Buffalo.

ÉTAT qui indique les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo en 1892.

1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.	1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.
	cts.	cts.		cts.	cts.
4 avril	3	2¾	27 juillet	2	1¾
6 do	2¾	2½	1er août	2 à 2¼	1¾ à 2
8 do	2½	2¼	2 do	2¼	2
9 do	2¼	2	5 do	2½	2¼
11 do	2	.....	11 do	2⅜ à 2½	2¼
12 do	2	1¾	12 do	2¼	2
18 do	1¾	1½	9 sept	2¼	2 à 2¼
20 do	1 à 1¼	1	10 do	2½	2¼
21 do	1¼	1	24 do	2¼	2
22 do	1¼ à 1⅜	1 à 1¼	10 octobre	2⅜	2⅛
23 do	1¾	1½	11 do	2½	2¼
26 do	2	1¾	19 do	2¼	2
29 do	2¼	2	2 nov.	2⅜ à 2½	2¼
5 mai	2	1¾	4 do	2½	2¼
21 do	1¾	1½	5 do	2¾	2½
26 do	1½	1¼	11 do	3	2¾
6 juin	1⅝	1½	12 do	2¾ à 3	2½
11 do	2	1¾	14 do	2¾	2¼ à 2½
30 do	1⅞ à 2	1¾	15 do	2¾	2½
1er juillet	2	1¾	17 do	2½	2¼
23 do	2 à 2¼	1¾ à 2	21 do	2¼	2
25 do	2¼	2	25 do au 4 déc.	2½	2¼
26 do	2 à 2¼	1¾ à 2			

NOTE.—Les prix de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago. Règle générale, le fret de l'avoine était à un quart de cent moins que le maïs.

Statistique des canaux.

PRIX MOYENS DU FRET PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en cents, par boisseau :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	—	—	—	—	—	—	—
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883 Blé	3·0	2·5	2·5	3·8	4·6	3·8	4·0
1883 Maïs	2·7	2·2	2·2	3·5	4·3	3·5	3·7
Prix le plus élevé, blé, 1883, 5¼c. ; le plus bas, 2·2c. ; prix moyen pour la saison, 3½c.							
1884 Blé	2·2	2·2	2·0	1·9	2·1	2·0	2·3
1884 Maïs	2·0	2·0	1·7	1·6	1·9	1·6	2·1
Prix le plus élevé, blé, 1884, 3c. ; le plus bas, 1·6c. ; prix moyen pour la suison, 2·1c.							
1885 Blé	2·1	1·3	1·3	1·8	1·6	3·1	3·2
1885 Maïs	1·8	1·2	1·1	1·5	1·4	2·2	2·8
Prix le plus élevé, blé, 1885, 3¾c. ; le plus bas, 1·1c. ; prix moyen pour la saison, 2c.							
1886 Blé	3·1	2·7	2·7	3·2	4·5	4·8	4·3
1886 Maïs	2·8	2·5	2·5	2·9	4·2	4·6	4·0
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5⅔c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·6c.							
1887 Blé	3·4	5·1	3·8	3·5	4·1	4·7	3·9
1887 Maïs	3·1	4·7	3·5	3·3	3·8	4·4	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4·1c.							
1888 Blé	2·1	1·9	2·2	3·2	3·5	2·4	2·5
1888 Maïs	1·8	1·7	1·9	2·9	3·2	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 1·7c. ; prix moyen pour la saison, 2·7c.							
1889 Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
1889 Maïs	2·0	1·8	1·9	2·4	2·7	2·7	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1890 Blé	1·8	2·2	2·3	1·5	2·0	1·8	2·0
1890 Maïs	1·6	2·0	2·0	1·3	1·8	1·6	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c. ; le plus bas, 1·5c. ; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1891 Blé	1·4	1·2	2·1	2·7	3·3	2·2	4·1
1891 Maïs	1·2	1·1	2·0	2·5	3·0	2·1	3·8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·4c.							
1892 Blé	1·9	1·8	2·0	2·3	2·3	2·3	2·6
1892 Maïs	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO.

L'état qui suit donne les dates des changements dans les prix ordinaires du transport du blé de Duluth à Buffalo en 1892, aux dates indiquées :—

Date, 1892.	Prix.	Date, 1892.	Prix.
	cents.		cents.
Ouverture, 7 mai	3½	27 août	3
16 mai	3¼	1er oct.	3½
4 juin	2½	15 do	3¾
18 do	2¾	22 do	4
25 do	3	5 nov.	3½
9 juillet	3¼	12 do	4
16 do	3 à 3¼	17 do	3½
2 août	3	26 do	3¾
6 do	3¼	30 do	4
20 do	2¼		

En 1885, le prix du transport du blé de Duluth à Buffalo a varié de 1½ à 5 cents; en 1886, de 3¼ à 8 cents; en 1887, de 5 à 8 cents; en 1888, de 2 à 5 cents; en 1889, de 2 à 5 cents; en 1890, de 2 à 5 cents; en 1891, de 1¼ à 9½ cents, et en 1892, de 2¼ à 4 cents par boisseau.

Le premier arrivage par les lacs à Duluth a eu lieu, en 1882, le 21 avril; en 1891, le 30 avril; en 1890, le 23 avril; en 1889, le 20 avril; en 1888, le 12 mai; en 1887, le 8 mai, et en 1886, le 4 mai.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas et le prix moyen chaque année :—

	Grain.	Mai. — Cents.	Juin. — Cents.	Juill. — Cents.	Août. — Cents.	Sept. — Cents.	Oct. — Cents.	Nov. — Cents.
1883	Blé	5·0	4·3	3·9	4·6	6·3	5·5	4·6
	Maïs	4·5	3·9	3·6	4·3	5·9	5·0	4·1
Prix le plus élevé, blé, 1883, 6·5c.; le plus bas, 3·5c.; prix moyen pour la saison, 4·9c.								
1884	Blé	3·8	3·4	3·6	4·2	4·7	5·0	4·7
	Maïs	3·4	3·1	3·2	3·8	4·2	4·4	4·2
Prix le plus élevé, blé, 1884, 5·5c.; le plus bas, 3·2c.; prix moyen pour la saison, 4·2c.								
1885	Blé	4·2	3·1	3·0	3·7	3·5	4·2	5·0
	Maïs	3·8	2·9	2·8	3·3	3·2	3·9	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1885, 6c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 3·8c.								
1886	Blé	5·7	3·8	4·0	5·4	6.0	5·5	4·8
	Maïs	5·1	3·4	3·6	4 8	5·5	5·0	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1886, 6·5c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 5c.								
1887	Blé	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
	Maïs	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3
Prix le plus élevé, blé. 1887, 7c.; le plus bas, 3·5c.; prix moyen pour la saison, 4·6.								
1888	Blé	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
	Maïs	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 3·4.								
1889	Blé	4 0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
	Maïs	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889. 5c.; le plus bas, 3·7c.; prix moyen pour la saison, 4·8.								
1890	Blé	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
	Maïs	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 3·8.								
1891	Blé	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
	Maïs	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 4·¾c.; le plus bas, 2·5c.; prix moyen pour la saison, 3·5c.								
1892	Blé	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
	Maïs	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c.; le plus bas, 2⅛c.; prix moyen pour la saison, 3·5c.								

NOTE.—Passage du canal exempt de péages.

Statistique des canaux.

PRIX DU FRET, PÉAGES, ET PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Usage des élévateurs y compris l'emmagasinage.†
	Boisseaux.	Cts.	Cts.	Cts.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	⅞
1882	51,501,503	5·4	1·0	⅞
1883	65,722,080	4·9	.....	⅞
1884	58,011,800	4·2	.....	⅞
1885	52,671,090	3·8	.....	⅞
1886	75,570,850	5·0	.....	⅞
1887	87,073,570	4·6	.....	⅞
1888	73,977,390	3·4	.....	⅞
1889	*92,290,550	4·8	.....	⅞
1890	91,994,680	3·8	.....	⅞
1891	135,315,510	3·5	.....	⅞
1892	138,872,560	3·5	.....	⅞

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 cents le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur de 2 cents le boisseau.

* Y compris la graine de lin. † L'emmagasinage variait ; sa durée étant de 5 à 10 jours.

MOYENNE annuelle des prix de transport direct du grain, de la farine et des comestibles (par 100 lbs), de Chicago à des ports européens, en chemin de fer jusqu'à la mer et de là par steamers, de 1880 à 1892.

(Préparé par le secrétaire de la Chambre de Commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
		$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·3287	·4075	·3187	·3958	·3490	·3487	·3672	·2943	·4428	·3647	·3718	·4922
do	Farine en sac	·3625	·4187	·3625	·4162	·3371	·3491	·3420	·2887	·2982	·4030	·3499	·5423
do	Comestibles	·4575	·5531	·5109	·5746	·3747	·4073	·4415	·3508	·4674	·5183	·4670	·6871
Glasgow	Grain	·3550	·4425	·3550	·4075	·3605	·3705	·3910	·3228	.2641	.....	·3932	.....
do	Farine en sac	·3906	·4469	·4188	·4425	·3579	·3968	·3951	·3443	·2811	.....	·4400	·5651
do	Comestibles	·4969	·5953	·5833	·6142	·4658	·4855	·5329	·4086	·4789	.....	·5361	·6732
London	Grain	·3462	·4250	·3550	.....	·3802	·3945	·4086	·2921	·2783	.....	·3620	.....
do	Farine en sac	·3681	·4328	·4047	·4510	·3776	3784	·4021	·3171	·3825	.....	·4276	.....
do	Comestibles	·4688	·5953	·5813	·6196	·4570	4781	·5471	·4046	·4891	.....	·5550	.....
Anvers	do	·5025	·5250	·4688	·6094	·4472	·4961	·5219	·4327	·5373	·6295	·5708	·7385
Hamburg	do	·5000	·5500	·5250	·6262	·5426	·5229	·5154	·3842	·5434	·6279	·5471	.....
Amsterdam	do	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5525	·5562	·4383	·5434	·6683	.....	.....
Rotterdam	do	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5508	·5562	·4383	·4354	·6683	.....	.....
Copenhagen	do	·6094	·6375	·5813	·6492	·5483	·5508	·5169	·4951	·5434	·7158	.....	.....
Stockholm	do	·7219	·6938	·6094	·7500	·6671	·5865	·5543	·5468	·5908	·8255	.....	.....
Stettin	do	·6094	·6375	·6813	·6492	·5483	·5508	·5833	·5210	·5422	·7420	.....	.....
Bordeaux	do	·6200	·7500	·6650	·7491	·5821	·6021	·5708	·5066	·5603	·6432	.....	.....

COMMERCE DE TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

(Commerce étranger, bureau de la statistique, Washington, E.-U.)

Les transactions en fait de transit et de transbordement, pour 1892, se sont réparties par pays et par port, comme suit:—

Sur la valeur des articles de commerce reçus de l'Amérique-Britannique du Nord, et représentant une somme de $23,928,255, $19,005,704 venaient des provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et $4,922,551 des autres provinces britanniques.

La valeur des articles de commerce reçus de l'Europe s'élevait à $27,598,909, dont $21,334,783 venaient de l'Angleterre et $6,264,126 d'autres parties de l'Europe. Les articles reçus des Bermudes se sont élevés en valeur à $12,604,194, et ceux de Cuba à une valeur de $11,054,445.

Il est venu de l'Asie et de l'Océanie des articles de commerce pour une valeur de $1,260,421.

Sur les articles expédiés des Etats-Unis, il en est parti pour une valeur de $26,704,114 en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et sur cette somme il en a été expédié pour $24,189,181 aux provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. La valeur des expéditions en destination de l'Europe a été de $30,317,164, dont $20,141,862 étaient destinés à l'Angleterre. La valeur des articles expédiés au Mexique s'est élevée à $4,953,911, et celle des articles expédiés aux Bermudes, à $4,309,014.

La valeur des articles en transit reçus aux principaux ports d'inscription se répartit comme suit:—A New-York, $33,812,074; à Portland, Maine, $5,987,065; à Boston, $4,853,428; à la Nouvelle-Orléans, $2,563,336; à San-Francisco, $841,198; à Galveston, $199,841; et à la frontière du nord et aux ports des lacs, $16,949,263.

COMMERCE DE TRANSPORT.

Valeur des importations et des exportations des articles de commerce, par divisions géographiques, et des articles du commerce de transit et de transbordement, transportés par chemin de fer et autres moyens de voiturage par terre, dans des steamers et voiliers américains et étrangers respectivement, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, avec la proportion de la valeur totale des articles transportés dans des vaisseaux américains.

IMPORTATIONS et exportations.

Divisions géographiques.	Par chemin de fer et autres moyens de voiturage.	Par vaisseaux américains.		Par vaisseaux étrangers.		Total.	Proportion des vaisseaux américains
		Vapeurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Voiliers.		
	$	$	$	$	$	$	
Europe	a3,842,568	9,634,223	5,932,021	1,146,124,815	76,717,992	1,242,251,619	1·25
Amériq. du Nord.	64,835,838	65,642,632	39,844,178	87,112,450	22,185,267	279,620,365	37·72
" du Sud	.....	39,721,598	20,176,046	107,457,299	16,520,430	183,875,373	32·58
Asie	a4,268,818	9,202,553	7,115,038	61,003,808	18,138,384	99,728,601	16·36
Océanie	.....	3,581,660	16,433,955	8,287,870	10,427,092	38,730,577	51·68
Afrique	.....	81,993	2,631,579	4,833,581	2,807,416	10,354,569	26·21
Tous autres pays	.....	.....	176,259	2,769,168	174,079	3,119,506	5·65
Total	72,947,224	127,864,659	92,309,076	1,417,588,991	146,970,660	1,857,680,610	11·85

COMMERCE de transit et de transbordement.

Quantité totale reçue et expédiée.	48,385,275	20,218,417	503,040	54,373,624	552,756	b 139,135,474	14·89

a. Transporté par territoire étranger voisin.

b. Comprend $15,102,362 de marchandises transportées dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur.

"Sur la valeur totale des articles de commerce, soit $827,402,462, importés durant l'exercice de 1892, $39,726,595 sont venus par terre, $139,139,891 dans des vaisseaux américains, et $648,535,976 dans des vaisseaux étrangers; sur la valeur totale des articles de commerce exportés et représentant une somme de $1,030,278,148, il en a été expédié par terre, $33,220,629, par des vaisseaux américains, $81,033,844, et par des vaisseaux étrangers, $916,023,675.

Il résulte donc que, sur les importations, il n'a été expédié par des vaisseaux américains que 16·82 pour 100 de la valeur totale, et sur les exportations que 7·87 pour 100.

Si nous analysons le commerce de transport dans nos relations commerciales avec l'étranger, par divisions géographiques, nous nous trouvons en présence de la proportion suivante de la valeur totale transportée par des vaisseaux américains, savoir:—

Divisions géographiques.	Importations.	Exportations.
	Pour 100.	Pour 100.
Europe	·98	1·38
Amérique du Nord	38·05	37·19
Amérique du Sud	28·42	51·46
Asie	16·10	17·41
Océanie	55·00	46·76
Afrique	9·31	44·05
Tous autres pays	4·09	10·89

On remarquera que le rapport dit que plus de $8,000,000 d'articles de commerce ont été importés et exportés d'Europe et d'Asie "en chemins de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre." Cette contradiction s'explique par le fait que ces articles ont été reçus et expédiés par un territoire voisin étranger, et les articles de commerce ayant traversé la frontière des Etats-Unis par terre, le transport en est nécessairement indiqué ainsi.

Sur la valeur totale des articles de commerce expédiés en transit ou par transbordement, soit $139,135,474, $48,385,275 ont été transportés en chemin de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre, $20,721,457 dans des vaisseaux américains, $54,926,380 dans des vaisseaux étrangers, et $15,102,362 dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur. Sur la valeur totale des articles de ce commerce les vaisseaux américains n'en ont transporté que 14·89 pour 100. Les articles dont la valeur est portée à $15,102,362, et que le rapport dit avoir été expédiés dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur, sont les articles de commerce qui ont été expédiés par le territoire des Etats-Unis dans des vaisseaux qui ont quitté le dernier port des Etats-Unis pour des pays étrangers dont on ignorait le nom.

TONNAGE, À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE, DU COMMERCE DE L'ÉTRANGER AVEC LES ÉTATS-UNIS.

Voici quel est le tonnage inscrit à des ports des Etats-Unis, dans le commerce étranger, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, comparé à 1891 :—

—	1891.		1892.		Augmentation +	Diminution —
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour 100.
Inscrits à des ports de mer.						
Américains—						
Voiliers	3,152	1,336,468	3,126	1,427,976	+91,508	+6·84
Vapeurs	2,626	2,333,904	2,501	2,318,675	—15,229	— ·65
Total	5,578	3,670,372	5,627	3,746,651	+76,279	+2·08
Etrangers—						
Voiliers	6,812	2,942,115	6,413	3,044,594	+102,479	× ·35
Vapeurs	5,607	8,782,124	7,210	11,389,235	+2,607,111	+29·69
Total	12,419	11,724,239	13,623	14,433,829	+2,709,590	+23·11
Total inscrit à des ports de mer	18,197	15,394,611	19,250	18,180,480	+2,785,869	+18·10
Inscrits à des ports des lacs.						
Américains	5,268	710,432	5,285	723,304	+12,872	+1·81
Etrangers	9,113	2,099,252	8,609	2,109,640	+10,388	+ ·49
Total inscrits à des ports des lacs	14,381	2,809,684	13,894	2,832,944	+23,260	+ ·83

CONTENANCE ET TAUX DES ÉLÉVATEURS À BUFFALO, ET QUANTITÉ DE GRAIN REÇUE À CES ÉLÉVATEURS.

Mr Thurstone, secrétaire de la chambre de commerce de Buffalo, rapporte ce qui suit :—

1892.

De l'ouverture de la navigation au 10 novembre. Mise en élévateur, réception, pesage et déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau ; pour emmagasinage par chaque dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau. Ce prix doit être payé par le consignataire du grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts. Le vaisseau ne paiera que le pelletage.

Du 10 novembre à la clôture de la navigation. Pour la mise en élévateur, la réception, le pesage et le déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau; l'emmagasinage pour les premiers dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau ; emmagasinage pour chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau, jusqu'à ce que le prix (accumulé après les premiers dix jours) se soit élevé à 2 centins par boisseau, l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Pour tout le grain emmagasiné avant le 10 novembre 1892, le prix pour l'emmagasinage d'hiver sera $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau pour chaque dix jours ou partie d'iceux, jusqu'à ce que le prix (accumulé après le 10 novembre 1892) se soit élevé à 2 centins par boisseau, l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Ce prix sera payé par le grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts.

Voici quels sont à peu près les prix exigés par les élévateurs pour le bon grain pris sur les wagons de chemin de fer :—

Mise en élévateur du grain pris sur les wagons, y compris le pelletage et l'emmagasinage durant cinq ou dix jours ou partie d'iceux, un demi-centin par boisseau.

Emmagasinage durant chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, un quart de centin par tonneau. Transport à un déversoir latéral pour livraison à bord des wagons ou des chariots, un quart de centin par boisseau. Vannage et nettoyage, un quart de centin par boisseau.

" L'état qui suit donne les noms et la contenance des divers élévateurs-transports, bateaux-élévateurs du port de Buffalo: "—

Noms des élévateurs.	Contenance.	Noms des élévateurs.	Contenance.
	Boisseaux.		Boisseaux.
Bennett	801,000	Swiftsun (pas employé)	.....
Brown	250,000	Union	130,000
City A	600,000	Watson	600,000
City B	800,000	Wheeler	350,000
C. J. Wells	550,000	Wilkeson	400,000
Coatsworth	1,200,000	William Wells (pas employé)	.....
A deux branches	950,000		
Dakota	850,000	Total, 36 élévateurs	15,130,000
Erié, bassin (pas employé)	.....		
Erié, canal (Black Rock)	140,000	Colonnes de transport—	
Evans	400,000	Horton	.....
Exchange	500,000	Hefford	.....
Frontier	650,000	Chicago	.....
Graine de lin	65,000	Fulton	.....
International (Black Rock)	650,000	Merchants'	.....
Kellogg	600,000	North-west	.....
Lake Shore (pas employé)	.....	Western Transit	.....
Lyon (pas employé)	.....		
Marine	125,000	Total, 7 transferts	.....
National and Globe Mills	100,000		
N. Y. L. E. et Western	720,000	Bateaux-élévateurs—	
Niagara A.	800,000	Cyclone	.....
Niagara B.	1,200,000	Buffalo	.....
Niagara C.	200,000	Free Canal	.....
Ontario	450,000	Free Trade	.....
Queen City, A., B. et C.	450,000	Iva. Y. Munn	.....
Richmond	250,000	Marquette	.....
Schreck	50,000		
Sternberg (pas employé)	.....	Total, 6 bateaux-élévateurs	.....
Sturges	300,000		

Ce qui donne une contenance totale pour les élévateurs de 15,000,000 de boisseaux de grain ; mais il est à remarquer qu'on devrait déduire environ 20 pour 100 de cette contenance pour l'emmagasinage des restes, les ateliers et les élévateurs hors de service. Le prix de revient des élévateurs, transports, bateaux-élévateurs, est évalué à environ $9,000,000. Les moyens de transport pour chaque 24 heures représentent un total collectif d'environ 4,500,000 boisseaux; c'est-à-dire qu'on peut recevoir des vaisseaux des lacs et des chemins de fer et la transporter aux bateaux du canal et aux chemins de fer, tous les jours, la quantité indiquée de 49 élévateurs, transports et bateaux-élévateurs.

Dans la liste qui précède, les élévateurs *Kellogg*, *Ontario*, *Bennett*, *Niagara B*, *Dakota*, *Wilkeson* et *Evans*, ont chacun deux branches. Les élévateurs *Kellogg* et *Bennett* ont chacun une branche portative, ce qui leur permet de travailler dans deux écoutilles d'un vaisseau à la fois. Le *City B* aussi a une branche portative qui peut être mise en travail en rapport avec la branche fixe du *City A*.

(*Circulaire.*)

PÉAGES QUE DEVRONT VERSER LES VAISSEAUX QUI PASSENT PAR LE CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel, 145.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 avril 1892.

Aux percepteurs de la douane et autres—

Pour votre information et votre gouverne, j'annexe à la présente copie des instructions datées de ce jour et adressées au percepteur de la douane à Marquette, Michigan, relativement aux péages qu'on devra exiger sous l'empire de la proclamation du président, en date du 18 courant, des vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie.

O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 août 1892.

Aux percepteurs de la douane, à Marquette, Michigan :—

MONSIEUR,—On attire votre attention sur la proclamation suivante du président, en date du 18 courant, savoir :—

PAR LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

PROCLAMATION.

Considérant que par un acte du congrès, approuvé le 26 juillet 1892, et intitulé : " Acte à l'effet de mettre en vigueur des relations commerciales réciproques entre les Etats-Unis et le Canada, et pour d'autres fins," il est stipulé : " Que dans le but d'obtenir des avantages réciproques pour les citoyens, les ports et les vaisseaux des Etats-Unis, à compter du premier jour d'avril inclusivement, mil huit cent quatre-vingt-douze, lorsque et aussi souvent que le président sera convaincu que le passage par tout canal ou écluse relié à la navigation du Saint-Laurent, des grands lacs ou des voies d'eau les raccordant, de tous vaisseaux des Etats, ou de toutes cargaisons ou de tous passages en transit et en destination d'un port des Etats-Unis est prohibé, ou rendu difficile ou onéreuse par l'imposition de droits de péage ou autres impôts à raison du passage libre du canal du Sault Sainte-Marie, maintenant accordé aux vaisseaux de toutes nations, il jugera réciproquement injuste et déraisonnable, il aura le pouvoir et il sera de son devoir de suspendre, par proclamation à cet effet, pour la durée et dans les proportions (y compris la prohibition absolue) qu'il jugera justes, le droit de passage libre dans le canal du Sault Sainte-Marie, en tant que ces mesures se rapportent aux vaisseaux appartenant aux sujets du gouvernement, qui établit ainsi une distinction défavorable aux citoyens, ports ou vaisseaux des Etats-Unis, ou à toutes cargaisons, parties de cargaison ou passagers en transit dans les ports du gouvernement qui fait cette distinction, que ces cargaisons ou ces passagers soient transportés dans des vaisseaux des Etats-Unis ou d'autres pays.

" En pareils cas et durant telle suspension, des droits de péages seront prélevés, perçus et versés comme suit, savoir :—sur le fret de toute sorte et de toute nature, pas plus de deux piastres par tonneau ; sur les passagers, pas plus de cinq piastres chacun, selon que le président le réglera de temps à autre : *Pourvu* qu'il ne soit pas exigé ou perçu de péages sur le fret ou les passagers transportés ou débarqués à Ogdensburg ou dans tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne tirée à partir de la frontière sententrionale de l'Etat de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'État du Minnesota.

" Art. 2. Tous les péages ainsi imposés seront perçus d'après les règlements que fera le secrétaire du trésor, qui pourra exiger que le capitaine du vaisseau fournisse un état assermenté de la quantité et de la nature de la cargaison et du nombre des passagers transportés et de leur destination, et telle preuve du déchargement et du débarquement réels de telle cargaison et de tels passagers à un port ou lieu dans les

limites sus-indiquées, qu'il jugera satisfaisante ; et jusqu'à ce que cette preuve soit faite cette cargaison et ces passagers pourront être considérés comme ayant été déchargés et débarqués à un port ou lieu en dehors de ces limites, et la somme de péages qui aurait été exigible si la cargaison avait été ainsi déchargée et les passagers ainsi débarqués, constituera un gage dont il pourra exiger le paiement contre le vaisseau en défaut partout où lorsqu'il se trouvera dans les eaux des Etats-Unis," et

Considérant que le gouvernement du Canada impose un droit de péage de 20 centins par tonneau sur tout le fret qui passe par le canal Welland en transit pour un port des Etats-Unis, ainsi qu'un autre droit de péage sur tous les vaisseaux des Etats-Unis et sur tous les passagers en transit pour un port des Etats Unis, tous ces péages sont sans remise. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, conformément à un arrêté du conseil du 4 avril 1892, rembourse 18 centins par tonneau des 20 centins de péage, au canal Welland, sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, à la condition que ces grains soient primitivement expédiés et transportés à Montréal ou à un port à l'est de Montréal pour être exportés, et que, s'ils sont transbordés à un point intermédiaire, ce transbordement soit fait dans les limites du Canada, mais il n'accorde aucune réduction sur ces produits lorsqu'ils sont expédiés à un port des Etats-Unis, ou lorsqu'ils sont expédiés à Montréal pour l'exportation s'ils sont transbordés dans les limites des Etats-Unis. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, par le dit système de réduction et autrement, établit une distinction défavorable aux citoyens des Etats-Unis dans l'usage du dit canal Welland en violation des dispositions de l'article 27 du traité de Washington, conclu le 8 mai 1871. Et

Considérant que le dit canal Welland est relié à la navigation des grands lacs et que je suis convaincu que le passage, par ce canal, des cargaisons en transit pour des ports des Etats-Unis est rendu difficile et onéreux par le dit système différentiel de remise et autrement, et qu'il est réciproquement injuste et déraisonnable ;

C'est pourquoi, je soussigné, Benjamin Harrison, président des Etats-Unis d'Amérique, en vertu des pouvoirs à moi conférés à cette fin par le dit acte du congrès, approuvé le 23 juillet 1892, ordonne par les présentes qu'à compter du premier septembre 1882, et jusqu'à nouvel ordre, un droit de péage de 20 centins par tonneau soit prélevé, perçu et versé sur tout le fret de quelque sorte ou nature que ce soit qui passe par le canal du Sault Sainte-Marie en transit pour un port du Canada, que ce fret soit transporté dans un vaisseau des Etats-Unis ou de tous autres pays ; et dans cette proportion je suspends, à compter de la dite date, le droit de passage libre, par le dit canal du Sault Sainte-Marie, de toutes cargaisons ou partie de cargaison en transit pour des ports canadiens.

En foi de quoi j'ai apposé ma signature et fait mettre le sceau des Etats-Unis.

Fait en la cité de Washington ce 18e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze, et de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique la cent dix-septième année.

BENJ. HARRISON.

[SCEAU.]
Par le président,
JOHN W. FOSTER,
Secrétaire d'Etat.

Au passage, par le canal du Sault Sainte-Marie, dans votre région, à compter du premier septembre prochain, de tout vaisseau portant cargaison, vous exigerez les péages tels que précédemment prescrits. Mais il ne sera exigé ou perçu de péages sur le fret transporté et déchargé à Ogdensburg, ou à tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne partant de la frontière septentrionale de l'État de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'État du Minnesota.

Le capitaine de chacun de ces vaisseaux sera tenu de fournir un état assermenté, de la forme, en substance, d'une déclaration, indiquant la date, le nom du vaisseau, sa destination, le nom du capitaine, et le nombre de tonneaux et la nature des articles transportés. Si la destination est telle qu'elle exempte le vaisseau des péages, vous

inscrirez le fait dans un livre contenant des colonnes qui donneront les détails énoncés dans la déclaration du capitaine, ainsi que les sommes exigibles et les sommes versées. Au prochain retour du vaisseau vous exigerez les péages, à moins qu'à cette date ou avant cette date, et dans un mois à compter de son passage par le canal, on ne vous fournisse la preuve du déchargement réel de la cargaison à un port ou lieu dans les limites des Etats-Unis sus-décrites. Cette preuve se composera du certificat du percepteur de la douane au port de destination, indiquant l'inscription du vaisseau à l'entrée et le débarquement des articles à cet endroit. Le certificat sera fait en la formule suivante :—

CERTIFICAT DU DÉCHARGEMENT DE LA CARGAISON TRANSPORTÉE PAR LES CANAUX DU SAULT SAINTE-MARIE.

MAISON DE DOUANE, PORT DE———,
BUREAU DU PERCEPTEUR, ———, 189 .

Les présentes sont pour certifier qu'il a été déchargé à ce port du———dont ———est capitaine, du port de———, les articles qui suivent*———transportés par le canal du Sault Sainte-Marie, savoir :

Témoin ma signature et mon sceau, ce———jour de———189—.

———————
Percepteur.

*Indiquer le nombre de tonneaux.

Si la preuve requise n'était pas fournie dans une période d'un mois à compter du passage du canal par le vaisseau, vous ferez rapport des faits au ministère afin que celui-ci prenne des mesures pour le recouvrement des sommes dues.

Les péages perçus seront déposés à titre de recettes diverses et compris dans un compte spécial transmis au premier auditeur, compte dans lequel la somme totale reçue chaque mois sera portée à l'avoir et la somme déposée au débit, et sera inscrite au livre de talons (Cat. n° 999), avec d'autres perceptions, à titre de " péages pour passage de vaisseaux par le canal du Sault Sainte-Marie,———tonneaux de fret, $———."

Un extrait accompagnera chaque compte, et indiquera le nom du vaisseau et du capitaine, le nombre de tonneaux de marchandises, la date de la déclaration du capitaine et de la date du paiement.

Votre respectueux serviteur,
O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

———

(*Circulaire.*)

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINT-MARIE.

1892.
N° officiel 161.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 10 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane, des frontières du nord, du nord-est et du nord-ouest.

" Des péages, tels que déterminés par la circulaire officielle n° 145, de 1892, seront perçus dans le cas de vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie, et qui sont consignés à des ports américains, mais dont la déclaration dit que la cargaison doit être exportée au Canada, soit pour y être gardée ou pour en être exportée à un pays étranger autre que les Etats-Unis.

" Lorsque la déclaration dit que la destination finale de la cargaison sont les Etats-Unis, ou un pays étranger autre que le Canada par voie des Etats-Unis, que les articles soient soumis ou non aux " ordres des expéditions," le percepteur donnera un certificat de déchargement en conséquence, à moins qu'après examen il ne cons-

tate que la déclaration a été faite avec l'intention de frauder les Etats-Unis ou de cacher la véritable destination finale, et que les péages ont été convenablement payés, auquel cas il retiendra son certificat et prendra des mesures pour la perception des péages dus."

(Signé) O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

(*Circulaire.*)

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel 166.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR, 19 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane :

La circulaire du 10 septembre 1892, concernant les péages sur le fret expédié dans certains cas à des ports des Etats-Unis *via* le canal du Sault Sainte-Marie, est par les présentes suspendue en attendant plus ample informé.

O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

N° 1.—Valeurs totales des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1892, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de la provenance.					Pays où expédié.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique	Terreneuve et le Labrador.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1873	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	27,310,739
1875	443,570	17,342,933	256,074	.....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	.....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658 358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12 092,619	218,418	.....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	.....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	.....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	.....	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114

N° 2.—ÉTAT indiquant la valeur totale des articles de commerce étrangers transportés par le commerce de transit et de transbordement avec les possessions de l'Amérique-Britannique du Nord, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Divisions douanières où ils ont été reçus.	Pays de provenance. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunsw'ck et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terren've et Labrador.	Bermudes
	$	$	$	$	$
Alaska	.....	.....	18,274	.....	.....
Baltimore, Md	.....	103,320	81,070	.....	.....
Bangor, Me	3,435,894	.....	.....	.....	.....
Boston et Charlestown, Mass	210,922	53,056	.....	.....	.....
Buffalo Creek, N.-Y	.....	1,489,295	.....	.....	.....
Champlain, N.-Y	.....	1,362,690	.....	.....	.....
Détroit, Mich	.....	29,808	.....	.....	.....
Duluth, Minn	.....	595,305	.....	.....	.....
Huron, Minn	.....	947,599	.....	.....	.....
New-York, N.-Y	711,456	841	2,999	328,116	774,869
Niagara, N.-Y	.....	4,616,859	.....	.....	.....
Dakota Nord et Sud	.....	550,807	.....	.....	.....
Oswegatchie, N.-Y	.....	600,102	.....	.....	.....
Passamaquoddy, Me	33,722	.....	.....	.....	.....
Philadelphie, Pa	.....	393,133	.....	.....	.....
Portland et Falmouth, Me	1,068	1,506,091	.....	.....	.....
Puget-Sound, Wash	.....	.....	282	.....	.....
San-Francisco, Cal	.....	.....	98,748	.....	.....
Vermont	.....	6,756,798	.....	.....	.....
Totaux	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	774,869

Divisions douanières d'où ils ont été expédiés.	Pays de destination. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunsw'ck et Ile du Prince-Edouaad	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terre-neuve et Labrador.	Bermudes
	$	$	$	$	$
Alaska	.....	.....	18,274	.....	.....
Bangor, Me	.....	3,435,894	.....	.....	.....
Boston et Charlestown, Mass	311,640	4,307,155	16	.....	13,615
Buffalo Creek, N.-Y	1,600	1,705	1,885	.....	98,798
Champlain, N.-Y	42,919	1,300	.....	.....	628
Détroit, Mich	.....	29,458	350	.....	.....
Duluth, Minn	.....	560,656	34,649	.....	.....
Huron, Minn	.....	709,119	238,480	.....	.....
New-York, N.-Y	87,968	9,705,473	73,259	5,700	1,129,398
Niagara, N.-Y	458,323	.....	.....	.....	11,682
Dakota Nord et Sud	.....	550,807	.....	.....	.....
Oswegatchie, N.-Y	.....	.....	.....	528	5,323
Passamaquoddy, Me	.....	.....	.....	734	1,830
Philadelphia, Pa	.....	53,217	.....	.....	959
Portland et Falmouth, Me	3,620	4,475,548	738	.....	.....
Puget-Sound, Wash	.....	6,000	.....	.....	.....
San-Francisco, Cal	.....	137,275	60,537	.....	.....
Vermont	1,173,713	1,405	.....	.....	7,533
Willamette, Ore	.....	214,169	.....	.....	.....
Totaux	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	1,269,766

N° 3.—Valeur totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans un port des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année, de 1868 à 1892 inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868.....	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604
1869.....	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872.....	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873.....	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874.....	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875. ..	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876.....	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877.....	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878.....	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879	8,795,340	521,917	12,031,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880.....	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882.....	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883.....	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884	14,036,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885.....	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886.....	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888. .	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890.....	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5.898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891	20,879,851	2.819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11 968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892.....	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

N° 4.—ETAT qui indique la valeur totale des importations et des exportations, et de l'or et de l'argent à numéraire en lingots, aux et des Etats-Unis, par pays et divisions douanières, durant l'année expirée le 30 juin 1892.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS D'ARTICLES DE COMMERCE, PAR PAYS.

Classés d'après l'importance des importations et des exportations.	Pays.	Importations.			Exportations.					Total des importations et exportations.		
		Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion des importations totales.	Indigènes.	Etrangères.	Valeur totale.	Proportion du groupe total.	Proportion des exportations totales.	Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion du total des importations et des export.
	Europe.	$			$	$	$			$		
1	Angleterre et Irlande	156,300,881	39·91	18·89	493,957,868	5,357,464	499,315,332	58·70	48·46	655,616,213	52·77	35·29
	Possessions de l'Amérique Britannique du Nord.											
2	Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick Ile du Prince-Edouard	5,168,218	2·97	·62	3,387,712	280,178	3,667,890	3·48	·36	8,836,108	3·16	·48
	Québec, Ontario, Manitoba, Terre de Rupert et les Territoires du N.-O.	26,999,366	15·51	3·26	35,827,559	1,854,057	37,681,616	35·70	3·66	64,686,982	23·13	3·48
	Colombie-Britannique	2,786,619	1·60	·34	1,790,849	159,432	1,950,281	1·84	·19	4,736,900	1·69	·25
	Terreneuve et Labrador	380,344	·22	·05	1,574,458	11,743	1,586,201	1·50	·15	1,966,545	·71	·11
	Total	35,334,547	20·30	4·27	42,580,578	2,305,410	44,885,988	42·52	4·36	80,220,535	28·69	4·32

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

N° 5.—Valeur des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, dans des vaisseaux américains et dans des vaisseaux étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1892 inclusivement, avec la proportion transportée dans des vaisseaux américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879 inclusivement, vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce).

Excercice. expiré le 30 juin	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des vaisseaux américains.
	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrangers.	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrangers.	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrang rs.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	.....	259,116,170	101,773,971	.....	251,214,857	111,745,825	.....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	.....	203,700,016	78,913,134	.....	243,491,288	81,153,133	.....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	.....	216,123,428	122,644,702	.....	249,617,953	107,171,509	.....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	.....	228,164,855	134,001,399	.....	279,082,902	121,039,394	.....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	.....	201,544,055	134,106,098	.....	179,972,733	69,372,180	.....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	.....	92,274,100	113,497,629	.....	125,421,318	104,517,667	.....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50.0
1863	.....	109,744,580	143,175,340	.....	132,127,891	199,880,691	.....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	.....	81,212,077	248,350,818	.....	102,849,409	237,442,730	.....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	.....	74,385,116	174,170,336	.....	93,017,756	262,839,588	.....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27.7
1866	.....	112,040,395	333,471,763	.....	213,671,466	351,754,928	.....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	.....	117,209,536	300,622,035	.....	180,625,368	280,708,368	.....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	.....	122,965,225	248,659,583	.....	175,106,348	301,886,491	.....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	.....	136,802,024	300,512,231	.....	153,154,748	285,979,781	.....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	.....	153,237,077	309,140,510	.....	199,732,324	329,786,978	.....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,902,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01

1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890.	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94
1892.	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

N° 6.—État indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,656	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201

Note.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

N° 7.—État indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, expédiées des Etats-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie anglaise à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Préparé d'après les rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département de la trésorerie, Washington.)

Articles.	Exporté au port de						
	Neche, Dakota-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Portland, Oregon.	Richford, Vt.	San-Francisco, Cal.	Tacoma, Wash.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Haricots					14,160		14,160
Livres		14,460		580			15,040
Coton		685,703		4,252,390			4,938,093
Articles en conserves		90,840			24,490		115,330
Farine			15,451,330		887,800	1,660,000	18,005.130
Ginseng	15,560	58,720					74,280
Verre				6,690			6,690
Houblon	86,520		9,400		15,000		110,920
Cuir					31,320		31,320
Machines	113,825	101,025		7,440			222,290
Effets à l'usage de la personne	3,730	7,065		200			10,995
Vieux verre et fer					234,214		234,214
Savon					29,610		29,610
Suif					22,980		22,980
Lainages		8,000		20,260			28,260
Fil métallique				4,220			4,220
March'dises non dénommées	2,550	85,982	22,770	16,580	33,550		161,432
Appareils électriques				43,382			43,382
Totaux	222,185	1,051,795	15,483,500	4,351,742	1,293,124	1,666,000	24,068,346

N° 8.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine et du Japon aux Etats-Unis par la voie de la Colombie anglaise, par le chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique ; département du Trésor, Washington.)

Articles.	Importé au port de									
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dakota-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Puget Sound, Wash.	Portland, Oregon.	Rouse Point, N.-Y.	Richford, Vt.	San-Francisco, Cal.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Fèves	.....	.....	.....	7,228	.....	38,620	.....	.....	.....	45,848
Cafés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,400	17,400
Curiosités	.....	.....	98,032	341,125	131,690	51,266	.....	27,350	.....	649,463
Cabas	.....	.....	.....	.....	205,250	1,826,200	.....	.....	.....	2,031,450
Chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	418,800	.....	.....	.....	418,800
Jute	.....	.....	.....	.....	.....	260,000	.....	.....	.....	260,000
Nattes	.....	.....	.....	93,658	.....	.....	.....	.....	.....	93,658
Huile	.....	.....	.....	.....	10,578	28,210	.....	.....	.....	38,788
Effets à l'usage de la personne	.....	.....	1,829	1,050	.....	.....	.....	.....	.....	2,879
Riz	.....	.....	905,473	252,977	639,385	1,916,172	.....	.....	652,000	4,366,007
Soie	.....	.....	2,644	1,035,160	.....	.....	.....	16,900	.....	1,054,704
Paille tressée	.....	.....	.....	15,978	.....	.....	.....	.....	.....	15,978
Sucre	.....	.....	.....	.....	525,000	901,070	.....	.....	.....	1,426,070
Thé	31,680	248,612	5,307,645	3,741,313	99,791	501,720	31,770	47,364	.....	10,009,895
Marchandises non dénommées	.....	1,500	28,810	336,184	755,173	1,640,154	.....	46,928	.....	2,808,749
Totaux	31,680	259,112	6,344,433	5,824,673	2,366,867	7,582,212	31,770	138,542	669,400	23,239,689

N° 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises expédiées par le chemin de fer canadien du Pacifique des ports de l'est des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département du Trésor, Washington.)

Articles.	Ports d'où expédiées.						
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Instruments aratoires			47,400				47,400
Annonces				21,860			21,860
Cirage						2,712	2,712
Bottes et souliers	100		39,023	12,128	850	312,017	364,118
Poudre à pâte			20,636				20,636
Briques			725,528				725,528
Livres						100	100
Conserves			1,212,115	24,690		69,290	1,306,095
Chandelles			24,000				24,000
Fonte		28,000		26,140			54,140
Vêtements				4,060			4,060
Cafés						40,830	40,830
Laiterie			43,040				43,040
Marchandises sèches			140,809	367,454	2,960	266,240	777,463
Drogues			160	9,420			9,580
Faïence, porcelaine et poterie			215,388	24,260		2,130	241,778
Appareils électriques		24,000	28,400	595		23,520	76,515
Meubles			148,535	10,120	9,026	5,649	173,330
Glucose			69,310				69,310
Grain			26,940				26,940
Ferronnerie	452	5,440	473,211	55,370	4,338	34,783	573,594
Cercles			24,433				24,433
Effets de ménage	560	25,130	148,295	1,820	1,000	40,555	217,360
Fer—							
Barres, etc			848,331	67,386	144,866	20,000	1,080,583
Tuyaux			198,950				198,950
Boulons			25,100				25,100
Lisses			283,515				283,515
Cuir			1,270	1,010		8,750	11,030
Liqueurs et vins			427,240	1,792			429,032
Machinerie	500	46,250	451,548	87,850		3,200	589,348
Sucre d'érable						2,980	2,980
Instruments de musique			46,220	140,100	2,363	208,426	397,109
Clous			7,300		22,700		30,000
Farine d'avoine			53,870				53,870
Huiles			1,103,943	30,300			1,134,243
Produits d'étab. de conserves			40,560				40,560
Peintures			34,073			880	34,953
Papier	150		375,609	128,375		243,462	747,596
Médicaments brevetés			42,140			123,064	165,204
Matériaux de chem. de fer			20,000	60,000	60,000		140,000
Feutre pour toiture			46,000	1,010			47,010
Corde, cordage, etc			28,120	28,442		98,400	154,962
Articles en caoutchouc				220		32,440	32,660
Réfrigérants			16,000				16,000
Amidon			33,580	198,760			232,340
Savon			28,790	460		320	29,570
Lisses d'acier			104,550				104,550
Poêles			164,925	420			165,345
Sirop			189,450				189,450
Chars urbains			134,500				134,500
Pierre			31,600				31,600
Métal en feuille						69,510	69,510
Goudron			30,680				30,680
Etain et articles en			66,220	26,120		32,000	124,340
Tabac, cigares, etc			91,503	300,365		179,482	571,350
Voitures			47,410			16,105	63,515
Vernis			22,900				22,900
Vannes d'écluses		31,000					31,000
Fil métallique			25,600				25,600

N° 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids, etc.—*Suite.*

Articles.	Ports d'où expédiées.						
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Bois—							
Bois de service			35,850				35,850
Pulpe					24,000		24,000
Articles en bois			177,497			26,800	204,297
Déchets			44,070				44,070
Divers	1,217	30	588,702	303,214	29,830	395,086	1,318,079
Total	2,979	159,850	9,254,839	1,933,741	301,933	2,258,731	13,912,073

N° 10.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des articles expédiés par le chemin de fer canadien du Pacifique, des ports des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, à des ports de l'est des Etats-Unis, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département du Trésor, Washington.)

Articles.	Ports où expédiées.						Totaux.
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Peaux vertes			770	21,383			22,153
Houblon			48,385	91,650			140,035
Effets de ménage			37,410			300	37,710
Liqueurs			1,200				1,200
Viande hachée				1,000			1,000
Vif-argent				189,000			189,000
Saumon—							
en boîte	26,250	21,000	916,997	323,935	21,210	24,500	1,333,892
mariné						23,100	23,100
Sucre			2,204,977				2,204,977
Bois—							
Non manufacturé						157,124	157,124
Bardeaux			7,488,470				7,488,470
Laine				281,603	186,031	1,215,420	1,683,054
Marchandises, non spécifiées			11,450	150			11,600
Total	26,250	21,000	10,709,659	908,721	207,241	1,420,444	13,293,315

C. – Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,093
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822

D.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur décembre

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

le canal Welland pendant les vingt-deux dernières années qui ont pris fin le 31 1892.

MARCHANDISES LOURDES.

Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payés pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403.403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-quatre dernières années.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	....	....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	....
1872	....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	....
1874	....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	....
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	....
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	....
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	....
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	....
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	....	4,001	1,353,591	72·11	....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	....
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	....
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	....
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	....
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	....

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82 02
1888	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	.....	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	.....	93·07

F.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117.536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,571	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709

* Exercice.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des États-Unis, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,473

H.—Tableau indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550

* Exercice.

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé		60,535		46,201		5,203		87,213		199,152
Maïs		7,431		6,075		3,468		38,360		55,334
Seigle		.....		.....		.....		1,954		1,954
Houille		1,673		51,127		112		27,968		80,880
Diverses marchandises		2,939		3,744		1,553		2,605		10,841
Bois de service, pieds M.P.		1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798
Bois de construction, pds cub.		125,960		2,847,066		.....		13,500		3,013,526
Douves ..... nombre		59,600		1,065,233		.....		104,000		1,228,833
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	365,929
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1883.										
Blé		32,761		29,385		5,928		76,715		144,789
Maïs		25,651		21,073		36,146		99,272		182,142
Orge		.....		.....		.....		735		735
Seigle		.....		.....		.....		518		518
Avoine		.....		.....		731		.....		731
Houille		8,398		48,329		835		40,388		97,950
Diverses marchandises		5,238		3,590		13,195		2,299		24,322
Bois de service, pds M.P.		2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542
Bois de construction, pds cub		83,700		3,514,944		.....		70,500		3,669,144
Douves ..... nombre.		32,876		1,038,349		.....		90,000		1,161,225
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1884.										
Blé		38,859		11,618		5,461		75,474		131,412
Maïs		10,841		13,609		26,452		67,909		118,811
Orge		90		.....		.....		.....		90
Seigle		477		.....		.....		.....		477
Avoine		872		.....		7,963		1,911		10,746
Houille		497		28,275		301		10,154		39,227
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois		548		2,538		49		30		3,165
Diverses marchandises		2,073		3,804		11,793		428		18,103
Bois de service, pds M.P.		3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100
Bois de construction, pds cub.		437,356		2,107,780		.....		159,647		2,704,783
Douves ..... nombre.		.....		75,000		33,741		301,267		410,008

Statistique des canaux.

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1885.										
Blé		26,025		3,153		6,882		72,478		108,538
Maïs		16,046		2,462		20,589		78,439		117,536
Orge	...	...		228	...	...	...	...		228
Avoine	...	...	...	...		217		665		882
Pois		11	...	...	...	...	...	...		11
Seigle	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Houille		1,005		20,318	...	...		18,560		39,883
Diverses marchandises		1,941		3,689		1,111		1,086		7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.		223		9		53		58		343
Bois de serv. scié, pds M.P.		7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110
Bois carré ... pds cubes.		601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416
Douves ... nombre.		104,000		44,000		83,500	...	...		231,500
Bois de chauffage ... cordes.	...	...		783	...	...	...	...		783
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1886.										
Blé		38,984		30,834		2,937		70,019		142,774
Maïs		48,547		33,315		36,852		99,644		218,358
Orge	...	...	...	...	...	...		572		572
Avoine		6		41		4,331		459		4,837
Pois		450		158	...	...	...	...		608
Seigle	...	...	...	...	...	...	...	...		...
Houille		4,007		45,018	...	...		11,647		60,672
Diverses marchandises		2,936		6,728		23,687		281		33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.		329	...	...		252		215		1,152
Bois de serv. scié, pds M.F.		6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460
Bois carré ... pds cubes.		564,827		2,335,205	...	...		35,500		2,935,532
Douves ... nombre.		221,280		697,933	...	...	...	...		919,213
Bois de chauffage ... cordes.	...	...		390	...	...	...	...		390
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge	...	...	...	...		9		575		584
Avoine	...	...		1,376		11,098		279		12,753
Pois	...	...		362	...	...	...	...		362
Seigle	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Houille		1,436		25,165	...	...		2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,716		1,081		26	...	...		2,823
Bois de serv. scié, pds M.P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois carré ... pds cubes.		498,770		1,285,594	...	...	...	...		1,784,364
Douves ... nombre.	...	...		266,697	...	...	...	...		266,697
Bois de chauffage ... cordes.		299		466	...	...	...	...		765

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé		45,481		60,379		1,353		40,779		147,992
Maïs		38,620		14,251		71,988		71,175		196,024
Orge										
Avoine		672				24,967		1,311		26,950
Pois				54		57				111
Seigle						71		632		703
Houille		1,603		20,064				4,208		25,897
Diverses marchandises		2,165		3,291		22,719		3,722		31,875
Bardeaux, art. en bois, etc		66		84		141		6		297
Bois de ser., scié. . pds M.P.		5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637
Bois carré ... pds cub.		687,728		1,555,307		19,000				2,262,035
Douves ... nombre.		106,972		211,436				34,000		352,408
Bois de chauffage ... cordes.		179		201						380
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1889.										
Blé		38,127		28,054		1,679		46,767		114,627
Maïs		60,218		43,819		152,858		96,700		353,595
Orge										
Avoine		320				25,347		2,145		27,812
Pois										
Seigle		948		634		336				1,918
Houille		3,976		21,148		712		1,664		27,500
Diverses marchandises		6,339		5,749		25,082		3,030		40,200
Bardeaux, art. en bois, etc				1				51		52
Bois de ser., scié ... pds M.P.		5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617
Bois carré ... pds cub.		924,645		2,934,989						3,859,634
Douves ... nombre.		35,700		194,649						220,349
Bois de chauffage ... cordes.				46						46
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1890.										
Blé		43,308		35,633		7,514		32,239		118,694
Maïs		63,095		51,429		172,756		40,104		327,394
Orge						3,304		3,215		6,519
Avoine		479		73		27,030				27,582
Pois						14				14
Seigle		1,121								1,121
Houille		1,049		21,732				615		23,396
Diverses marchandises		3,146		5,683		32,194		2,510		43,533
Bardeaux, art. en bois, etc		15		1,266		8				1,289
Bois de ser., scié ... pds M.P.		5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576
Bois carré ... pds cub.		1,141,194		3,395,832						4,537,026
Douves ... nombre.		12,255		19,947						32,202
Bois de chauffage ... cordes.		15		566						581

Statistique des canaux.

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1891.										
Blé		62,859		56,953		36,425		33,853		190,090
Maïs		20,510		9,550		137,852		17,039		184,951
Orge		.....		.....		5,444		4,061		9,505
Avoine		.....		.....		50,212		1,076		51,288
Pois		390		.....		.....		.....		390
Seigle		29,581		11,296		16,361		7,343		64,581
Houille		158		20,388		.....		3,851		24,397
Diverses marchandises		8,369		6,007		37,537		2,578		54,491
Bardeaux, art. en bois, etc		.....		.....		.....		4		4
Bois de ser., scié...pds M.P.		4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677
Bois carré.....pds cub.		449,406		566,109		.....		.....		1,015,515
Douves .....nombre.		1,000		.....		.....		.....		1,000
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		.....		.....		.....
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1892.										
Blé		74,578		54,764		60,364		36,898		226,604
Maïs		17,477		7,360		146,080		21,631		192,548
Orge		.....		.....		3,995		2,438		6,433
Avoine		.....		.....		36,935		.....		36,935
Pois		524		.....		.....		.....		524
Seigle		5,066		.....		3,718		608		9,392
Houille		775		13,350		.....		1,365		15,490
Diverses marchandises		2,139		2,786		44,117		.....		49,042
Bardeaux, art. en bois, etc		1		.....		45		9		55
Bois de ser., scié...pds M.P.		6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765
Bois carré.....pds cub.		754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384
Douves.....nombre.		46,800		32,838		.....		.....		79,638
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		.....		.....		.....

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1892.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pds.	P. pds.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
29 sept.	Algonquin	1,172	245	40 0	20 6	14 2	13 10	66,001					3,635				110			

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

16 avril	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	14 11	15 0		61,172					10,443				293		
20 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 8	15 0		60,892			279		13,797				387		
21 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 0	15 0		24,795		740	406				215		215		
do 21	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 6	15 0		65,824			159		12,328				345		
22 do	Rhoda Emily	654	166	32 0	19 8	14 0	14 0			37,323					2,469				69	
22 do	Omaha	940	215	34 6	18 9	14 11	14 6	55,922					7,752				232			
3 mai	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	14 10	14 5		55,000					5,849				163		
4 do	Argonaut	985	213	35 0	12 0	14 11	14 6		48,101					4,345				129		
5 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	14 4	14,000	34,112			566	6,788	6,071			203	170		
9 do	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	15 2	14 10	57,000					9,128				273			
9 do	Escanaba	918	201	35 6	20 1	14 7	14 6	49,242					5,959				178			
12 do	Omaha	940	215	34 6	18 9	14 10	13 10		56,857					4,629				129		
14 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 9	14 11	64,400				74	10,922				327			
15 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 5	14 5		50,693			299		5,307				148		
29 do	W. J. Merritt	1,425	265	36 6	16 5	14 1	14 7				1,136	529				110				110
1er juin	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 8	15 0		24,920		719	500		7,280				203		
5 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 7	14 8		51,816			309		7,251				203		
7 do	F. A. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 3	14 3		24,103		416	799		2,806		42		78		42
7 do	Argonaut	985	213	35 0	12 0	15 0	15 0		50,217					4,907				137		
13 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 2		42,855		347	446		4,921		188		137		188
17 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 6	15 0		46,335			449		7,732				216		
18 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 2	14 4		42,882		177	405		2,935				82		

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland, à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le p rt.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1892.		Ton'x.	Pds	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	T x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x.
19 juin	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 8	14 1	.....	14,459	.....	1,005	352	.....	2,610	.....	27	....	73	....	27
24 do	Escanaba	918	201	35 6	20 1	15 1	14 8	.....	39,687	.....	404	....	.....	3,285	.....	114	....	92	....	114
25 do	Topeka	1,111	228	36 0	19 0	15 6	14 10	.....	62,226	.....	.....	.....	.....	9,526	.....	.....	....	267	....	.....
26 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 0	14 6	.....	12,858	.....	943	325	.....	2,738	.....	17	.....	76	....	17
3 juill.	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 2	14 4	.....	28,034	.....	640	365	.....	2,143	.....	54	.....	60	....	54
4 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 10	14 11	.....	50,000	.....	.....	384	.....	9,126	.....	.....	....	255	....	.....
7 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 4	.....	43,230	.....	.....	591	.....	2,593	.....	.....	.....	72	....	.....
9 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 0	14 1	.....	15,000	.....	1,063	329	.....	3,628	.....	34	.....	101	....	34
11 do	Rhoda Emily	654	166	32 0	19 8	14 6	14 9	.....	39,887	.....	.....	.....	.....	2,695	.....	.....	.....	83	....	.....
14 do	Escanaba	918	201	35 6	20 1	14 6	13 8	.....	.....	.....	1,319	.....	.....	.....	.....	36	.....	.....	....	36
14 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	13 6	13 4	.....	26,000	.....	.....	822	.....	1,179	.....	.....	.....	33	....	.....
18 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 1	15 1	.....	31,502	.....	755	293	.....	7,357	.....	.....	.....	205	....	.....
20 do	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	14 1	14 7	49,040	.....	.....	.....	.....	2,191	.....	.....	.....	66	.....	....	.....
20 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 9	.....	27,795	.....	679	373	.....	2,721	.....	85	.....	75	....	85
25 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 6	15 0	.....	47,053	.....	.....	419	.....	7,356	.....	.....	.....	206	....	.....
27 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 5	15 3	.....	17,821	.....	1,440	....	.....	6,177	.....	60	.....	172	....	60
27 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 0	15 2	.....	14,899	.....	1,071	340	.....	.....	.....	159	....	.....	....	159
31 do	H. A. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 11	14 10	.....	50,536	.....	576	....	.....	9,596	.....	.....	.....	269	....	.....
1er août.	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 7	15 2	.....	56,615	.....	.....	210	.....	8,595	.....	.....	.....	241	....	.....
5 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	15 4	.....	44,499	.....	300	440	.....	9,662	.....	.....	.....	270	....	.....
7 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 11	15 7	.....	50,179	15,529	.....	216	.....	12,641	.....	.....	.....	353	....	.....
13 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 10	14 8	.....	45,000	.....	.....	680	.....	8,480	.....	.....	.....	237	....	.....
16 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 10	15 3	.....	52,506	.....	.....	355	.....	9,719	.....	.....	.....	272	....	.....
17 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 7	15 0	.....	42,217	.....	400	417	.....	6,012	.....	85	.....	168	....	85
19 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 2	14 4	.....	.....	.....	1,120	614	.....	.....	.....	75	.....	.....	....	75
	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	13 6	14 6	.....	42,899	.....	.....	386	.....	1,923	.....	.....	.....	53	....	.....
23 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 9	14 10	.....	27,663	.....	848	338	.....	.....	.....	231	.....	.....	....	231
28 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	15 2	15 5	.....	63,891	.....	.....	258	.....	13,002	.....	.....	.....	364	....	.....
31 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 9	15 2	.....	59,552	.....	.....	131	.....	8,532	.....	.....	.....	239	....	.....
1er sept.	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 2	15 3	.....	29,060	.....	743	363	.....	5,962	.....	43	.....	166	....	43

5 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	10	15	2		61,639			333		13,654				382		
6 do	Escanaba	918	201	35	6	20	1	14	10	14	8	49,602					5,594				167			
7 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	3	15	2		59,509			430		12,845				360		
10 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	1	15	8		64,634			328		14,089				394		
11 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	5	15	3		59,281			145		8,536				239		
15 do	Kate Butteronie	693	174	32	0	20	0	14	8	14	8	38,500					2,582				77			
	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	5	15	3		34,666		647	336		9,619				269		
16 do	Topeka	1,111	228	36	0	19	0	15	7	15	3		65,000					11,871				332		
17 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	9	14	11		61,768			67		8,410				235		
19 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	3		45,593		349	393		12,569				352		
21 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	14	5	14	7		54,360					3,612				102		
25 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	9	15	5		34,473		630	337		6,031		59		169		59
26 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	4	15	2		66,848		260			13,656				382		
27 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	15	7	15	1	60,332					11,400				342			
28 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	9	15	3		60,484			162		9,080				254		
2 oct.	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	0	15	8		31,897		1,062			7,040		39		197		39
4 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	3	15	7		66,959			226		14,655				410		
5 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	9	14	10		54,000			243		8,198				229		
7 do	Dewar	1,029	222	37	0	19	0	15	10	15	4		63,851					13,926				390		
8 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	1	15	2		64,430			279		12,682				355		
12 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	4	15	7		50,474		388	286		12,555		70		352		70
15 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	14	8	15	0		57,441					6,194				174		
	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	11	14	4		58,855					5,441				152		
17 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	3	14	8		14,697		816	393		2,738				77		
23 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	13	0	15	1		17,023		920	392		4,943				138		
30 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	3	15	3		60,000			284		7,988				223		
3 nov.	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	1	15	1		38,340		327	525		7,732				216		
	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	0	15	6		50,000			498		7,335				205		
9 do	Rhoda Emily	654	166	32	0	19	8	13	9	14	0	34,000					2,787				83			
17 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	1	14	6		35,766			562		2,980				83		
	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	4	14	8		50,000			503		7,940				222		
20 do	Dewar	1,029	222	37	0	19	0	15	3	15	3		61,000					10,562				295		
23 do	Topeka	1,111	228	36	0	19	0	15	2	15	3		62,733					9,989				280		
25 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	0	15	3		58,000					8,642				241		
29 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	8	14	0		39,617			621		4,805				135		
	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	13	1	14	3	15,416	19,605			679		2,922				81		
30 do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	15	0	15	2		62,301					10,507				294		
	Mont Eagle	1,035	237	35	0	19	8	15	0	15	2		57,855					9,040				253		
2 déc.	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	6	14	10		59,512					7,126				200		

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

4 juill.	W. S. Coosthwaite	640	197	34	8	13	3						47,697					2,513				70		
25 août	Baltic	870	202	34	7	16	6	14	8	14	6		67,000					5,736				160		

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.	Trajet.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.			De	A		
1892.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	P. pcs.			Cts.	H. M.
29 sept..	Algonquin	62,366				1,871					1,871	13 6	Duluth	Kingston	2	3 0

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

16 avril.	Pueblo		50,729				1,421				1,421	13 8	Chicago	Kingston	2	3 0
20 do	H. R. James		47,095				1,319			279	1,598	13 4	do	Ogdensburg.	2	4 0
21 do	J. R. Langdon		24,795		525		695		525	406	1,626	13 3	do	do	2	3 0
21 do	F. H. Prince		53,496				1,498			159	1,657	13 5	do	do	2	5 0
22 do	Rhoda Emily			34,854				976			976	13 7	do	Kingston	2	1 0
22 do	Omaha	48,170				1,446					1,446	13 8	Gladstone	do	2	3 0
3 mai	Jno. Rugee		49,151				1,377				1,377	13 10	Chicago	do	2	2 15
4 do	Argonault		43,756				1,226				1,226	14 7	do	do	2	2 0
5 do	Gov. Smith	7,212	28,041			217	786			566	1,569	13 3	do	Ogdensburg.	2	6 0
9 do	Pueblo	47,872				1,437					1,437	13 8	do	Kingston	2	2 30
9 do	Escanaba	43,283				1,299					1,299	13 9	do	do	2	2 30
12 do	Omaha		52,228				1,463				1,463	13 9	do	do	2	2 0
14 do	J. R. Langdon	53,478				1,605				74	1,679	13 6	do	do	2	3 0
15 do	W. A. Haskill		45,386				1,271			299	1,570	13 10	do	Ogdensburg.	2	2 0
29 do	W. J. Merritt				1,026				1,026	529	1,555	13 11	do	do	2	2 0
1er juin	Jas. R. Langdon		17,640		719		494		719	500	1,713	13 7	do	do	2	3 0
5 do	W. A. Haskill		44,565				1,248			309	1,557	13 11	do	do	2	2 30
7 do	F. A. Prince		21,297		374		597		374	799	1,770	13 11	do	do	2	2 0
7 do	Argonaut		45,310				1,269				1,269	14 0	do	Kingston	2	2 0
13 do	A. McVittie		37,934		159		1,063		159	446	1,668	13 11	do	Ogdensburg.	2	4 0
17 do	W. J. Averill		38,603				1,081			449	1,530	13 11	do	do	2	3 0
18 do	H. R. James		39,947		177		1,119		177	405	1,701	13 11	do	do	2	1 45
19 do	Jas. R. Langdon		11,849		978		332		978	352	1,662	13 11	do	do	2	2 0
24 do	Escanaba		36,402		290		1,020		290		1,310	13 9	do	do	2	3 0
25 do	Topeka		52,700				1,476				1,476	14 0	do	Kingston	2	2 30

26	do	W. A. Haskill		10,120		926		284		926	325	1,535	13 0	do	Ogdensburg.	2	2 30
3	juillet	A. McVittie		25,891		586		725		586	365	1,676	13 11	do	do	2	2 0
4	do	W. J. Averill		40,874				1,145			384	1,529	14 0	do	do	2	2 30
7	do	H. R. James		40,637				1,138			591	1,729	14 0	do	do	2	2 0
9	do	Jas. R. Langdon		11,372		1,029		319		1,029	329	1,677	13 7	do	do	2	2 0
11	do	Rhoda Emily		36,922				1,034				1,034	14 0	do	do	2	2 0
14	do	Escanaba				1,283				1,283		1,283	13 11	do	do	2	1 0
14	do	W. A. Haskill		24,821				695			822	1,517	13 9	do	do	2	1 15
18	do	Gov. Smith		24,145		755		677		755	293	1,725	13 11	do	do	2	3 0
20	do	Jno. Rugee	46,849				1,405					1,405	14 0	do	Kingston.	2	2 0
20	do	A. McVittie		25,074		594		703		594	373	1,670	13 11	do	Ogdensburg.	2	2 30
25	do	W. J. Averill		39,697				1,112			419	1,531	14 0	do	do	2	2 30
27	do	H. R. James		11,644		1,380		327		1,380		1,707	14 0	do	do	2	6 30
27	do	Jas. R. Langdon		14,899		912		418		912	340	1,670	13 0	do	do	2	2 30
31	do	H. A. Prince		40,940		576		1,147		576		1,723	13 11	do	do	2	2 30
1er	août	W. A. Haskill		48,020				1,345			210	1,555	13 11	do	do	2	3 0
5	do	Gov. Smith		34,787		300		975		300	440	1,715	13 11	do	do	2	3 0
7	do	A. McVittie		37,538	15,529			1,052	435		216	1,703	13 11	do	Kingston.	2	3 30
13	do	H. R. James		36,520				1,023			680	1,703	13 11	do	Ogdensburg.	2	2 40
16	do	W. J. Averill		42,787				1,199			355	1,554	14 0	Chicago	Ogdensburg.	2	3 0
17	do	F. H. Prince		36,205		315		1,014		315	417	1,746	13 11	do	do	2	3 0
19	do	Jas. R. Langdon				1,045				1,045	614	1,659	13 6	do	do	2	1 15
		W. A. Haskill		40,976				1,148			386	1,534	13 10	do	do	2	1 30
23	do	Gov. Smith		27,663		617		775		617	338	1,730	14 0	do	do	2	4 15
28	do	A. McVittie		50,889				1,425			258	1,683	13 11	do	do	2	3 30
31	do	W. J. Averill		51,020				1,429			131	1,560	14 0	do	do	2	3 15
1er	sept.	H. R. James		23,098		700		647		700	363	1,710	14 0	do	do	2	3 0
5	do	J. R. Langdon		47,985				1,344			333	1,677	13 7	do	do	2	4 0
6	do	Escanaba	44,008				1,321					1,321	13 11	do	Kingston	2	2 30
7	do	F. H. Prince		46,664				1,307			430	1,737	13 10	do	Ogdensburg.	2	4 15
10	do	Gov. Smith		50,545				1,416			328	1,744	13 11	do	do	2	3 45
11	do	W. A. Haskill		50,745				1,421			145	1,566	13 11	do	do	3	3 0
15	do	Kate Butteroni	35,918				1,078					1,078	14 0	do	Kingston	2	2 0
		A. McVittie		25,047		647		702		647	336	1,685	13 11	do	Ogdensburg.	2	4 15
16	do	Topeka		53,129				1,488				1,488	14 0	do	do	2	4 0
17	do	W. J. Averill		53,358				1,495			67	1,562	14 0	do	do	2	3 0
19	do	H. R. James		33,024		349		925		349	393	1,667	13 10	do	do	2	4 30
21	do	Jno. Rugee		50,478				1,421				1,421	14 0	do	do	2	2 0
25	do	Jas. R. Langdon		28,442		571		797		571	337	1,705	13 7	do	do	3	4 0
26	do	F. H. Prince		53,192				1,490			260	1,750	13 11	do	do	2	4 15
27	do	Omaha	48,932				1,468					1,468	13 10	do	Kingston	2	4 0
28	do	W. A. Haskill		51,404				1,440			162	1,602	14 0	do	Ogdensburg.	2	3 15
2	oct.	Gov. Smith		24,857		1,023		697		1,023		1,720	13 11	do	do	2	3 0
4	do	A. McVittie		52,304				1,465			226	1,691	13 10	do	do	2	4 0
5	do	W. J. Averill		45,802				1,283			243	1,526	13 11	do	do	2	3 0
7	do	Dewer		49,925				1,398				1,398	13 11	do	do	2	4 0
8	do	H. R. James		51,748				1,449			279	1,728	13 11	do	do	2	4 20
12	do	J. R. Langdon		37,919		318		1,062		318	286	1,666	13 6	do	do	2	4 45
15	do	Jno. Rugee		51,247				1,435				1,435	14 0	do	do	2	2 0
		Omaha		53,414				1,496				1,496	13 11	do	do	2	2 0

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par ce canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret roulant.			De	A		
1892.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			cts.	H. M.
17 do	W. A. Haskill	.....	11,959	.....	816	...	335	.....	816	393	1,544	13 8	do	do ..	2	3 0
23 do	Gov. Smith	.....	12,080	.....	920	...	339	.....	920	392	1,651	13 6	do	do ..	2	2 0
30 do	A. McVittie	.....	52,012	.....	.....	...	1,457	.....	.....	284	1,741	13 11	do	do ..	2	2 30
3 nov.	H. R. James	.....	30,608	.....	327	.....	858	.....	327	525	1,710	13 10	do ...	do ..	2	4 0
	J. R. Langdon	.....	42,665	.....	.....	.....	1,195	...	.....	498	1,693	13 5	do	do ..	2	3 15
9 do	Rhoda Emily	31,213	.....	.....	.....	937	.....	.....	.....	.....	937	13 4	do	Kingston ...	2	2 0
17 do	W. A. Haskill	.....	32,786	.....	.....	.....	919	.....	.....	562	1,481	13 4	do ...	Ogdensburg.	2	1 45
	F. H. Prince	.....	42,060	.....	.....	.....	1,178	.....	.....	503	1,681	13 9	do	do ..	2	3 0
20 do	Dewer	.....	50,438	.....	.....	.....	1,413	.....	.....	.....	1,413	14 0	do	do ..	2	3 0
23 do	Topeka	.....	52,744	.....	.....	.....	1,477	.....	.....	.....	1,477	14 0	do	do ..	2	4 0
25 do	Jno. Rugee	.....	49,358	.....	.....	.....	1,383	.....	.....	.....	1,383	14 0	do ..	do ..	2	4 0
29 do	A. McVittie	.....	34,812	.....	.....	.....	975	.....	.....	621	1,596	13 5	do ...	do ..	2	2 30
	H. R. James	15,416	16,683	.....	.....	463	468	.....	.....	679	1,610	13 4	do	do ..	2	2 30
30 do	Pueblo	.....	51,794	.....	.....	.....	1,451	.....	.....	.....	1,451	13 9	do ...	do ..	2	3 15
	Mount Eagle	.....	48,815	.....	.....	.....	1,367	.....	.....	.....	1,367	13 10	do ...	do ..	2	6 15
2 déc.	Omaha	.....	52,386	.....	.....	.....	1,467	.....	.....	.....	1,467	13 10	do ...	do ..	2	3 30

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

4 juill.	W. S. Coosthwaite	.....	45,184	.....	.....	.....	1,266	.....	.....	.....	1,266	.....	Chicago	Ogdensburg.	2	1 30
25 août.	Baltic	.....	61,264	.....	.....	.....	1,716	.....	.....	.....	1,716	13 10	do	Kingston ...	2	3 30

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.												
Fer, en gueuse	858	459	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	371	.....
do tout autre	.....	9	5	.....	7	15	.....	418	.....	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille	233	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	1	.....	.....	513	49	33	.....	.....	.....	.....	54
Orge	.....	259	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53,689
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874
Farines, toutes sortes	.....	.....	1,188	.....	16	125	87	100	148	222	67	16
Avoine	.....	.....	.....	872	.....	.....	.....	.....	320	479	.....	.....
Pois	.....	.....	726	433	11	608	362	.....	.....	.....	390	524
Seigle	.....	1,269	518	477	.....	.....	.....	.....	1,284	1,120	64,978	9,119
Graines, toutes sortes	.....	37	2	.....	42	33	.....	12	3	2	2	75
Tabac, brut	.....	1	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	1	.....
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	1	.....	.....	1	.....	17	.....	798	3	2	.....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20
Chevaux	.....	1	.....	.....	2	1	1	2	2	3	2	2
Saindoux et huile de saindoux	361	206	6	.....	.....	22	.....	54	.....	.....	100	.....
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	.....	.....	4	68	29	39	32	117	.....	103
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757
Classe 4.												
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2	.....	1	2	1
Verre, de toutes sortes	47	6	1	.....	.....	.....	.....	3	.....	1	1	.....
Mélasse	.....	18	43	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	.....	425	.....	78	7	6	14	.....	4	6	.....	.....

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 4—Fin.												
Peinture	...	4	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
Poix et goudron	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sucre	...	...	2	...	...	...	15	...	...	...	...	...
Pierre, brute	291	484	269	317	...	...	12	...	...	...	...	...
Térébenthine	...	2	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Whisky, bière et autres spiritueux	...	25	35	...	...	8	...	3	20	26	105	6
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278	36
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426	60
Classe 5.												
Barils, vides	1	3	...	37	128	6	88	40	...	...	...	1
Bois de service, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139	...	...	...	8
do Indes occident. et pipes	1,198	1,130	451	863	...	287	131	1,623	270	...	...	200
Bois de const., carré, sur navires	3,227	1,574	290	...	639	1,330	...	...	...	...	...	...
do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	...	5,680	440
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25	...	1	...	...
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327
Classe spéciale.												
Houille	...	75	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.												
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469	.....
Ciment et chaux hydraulique	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570
Argile, chaux et sable	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8	206	240
Poisson	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26	7	426
Gypse	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20.003	2,855	1,171
do en gueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74
do tout autre	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	387
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034
Pierre, pour la taille	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	12	.....	145
Fleur de farine	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....
Farines	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....	.....
Avoine	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19	.....	52	.....
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....	72	.....	16
Lard	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....	.....
Laine	.....	3	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	13	2	13
Tous autres articles non énumérés	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	.....	1	2	.....
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071	6,076
Classe 4.												
Cendre, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....	10	31	88
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11	251	8
Bois de teinture, etc	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	3	4	4	1	.....	9	1	1	.....	.....	1	3
Verre, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152
Manille	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....	.....	.....	.....
Mélasse	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....	32

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—*Suite.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.												
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560	276
Huile, en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15
Poix et goudron	1	.....	50	1	.....	5	1	.....	.....	13	22	15
Résine	.....	11	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352
Acier	29	.....	3	142	.....	1	423	3	3	1	.....	269
Pierre brute	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27
Térébenthine	.....	.....	1	1	.....	1	1	1	1	2	.....	.....
Blanc de plomb	.....	14	.....	3	.....	3	4	2	4	19	3	6
Blanc de céruse	10	5	19	.....	9	.....	7	.....	33	34	50	71
Whisky, bière, etc.	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294	220
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394
Classe 5.												
Barils, vides	40	130	179	.....	.....	227	.....	.....	2	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	.....	175	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	26	23	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total classe 5	66	328	497	3	2	227	.....	.....	2	.....	.....	.....
Classe spéciale.												
Houille	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

ARTICLES.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	22		3				41				4		
Ciment et chaux hydraulique			2				31		4				
Poisson				1				2				1	
Fer, chemin de fer				142									
do tout autre		79	114	90	40		45			520	1	10	1
Sel				8			1					494	
Pierre, pour la taille	258			38	15								
Pommes		1	8										
Orge			537	735				1,709	2		6,519	8,113	6,433
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222
Fleur de farine			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018
Foin, pressé					13								
Farines de toutes sortes			5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724
Tourteaux oléagineux				1									
Avoine	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935
Pommes de terre			1							1	1		
Seigle			684						179				
Graines, de toutes sortes		16		662	511		236	44	48	151	135	256	50
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950
Produits agricoles, légumes			5	3			2	2			14	42	
Peaux vertes et salées, etc				60	73		414	170	39				
Chevaux			1	6	6		1	2		1	1	3	
Saindoux et h. de saindoux, etc				5	7		13	14	19	32	30	10	
Viandes, autres que le lard			1	12	4		1	18	14	3	15	2	29
Lard			1	163			106	108	19	21	88	73	1
Moutons					1								
Laine				95			1,125	86	18	452		1,237	70
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433
Classe 4.													
Instruments aratoires		3		1				9					
Poterie et faïencerie		4	1	1					1	1			
Meubles			15	25	16		21	24	30	30	21	7	

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	66	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	.....
Clous	.....	102	7	51	26	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile, en barils	.....	.....	995	206	255	.....	6	8	.....	.....	.....	1	.....
Peinture	.....	.....	3	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	44
Cendre de soude	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Acier	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	1
Pierre brute	192	29	33	87	7	.....	38	.....	.....	2	.....	.....	.....
Blanc de plomb	.....	2	6	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Whisky, bière et tous autres spiritueux	14	.....	12	156	26	.....	21	63	151	190	228	167	46
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422
Classe 5.													
Bois de service, scié, sur navires	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173
Cercles	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	9	.....	9	9	76	111	463	.....	6	51	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....
Articles en bois, etc	1	4	43	30	11	.....	2	26	141	333	8	4	54
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227
Classe spéciale.													
Houille	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651
Pierre, impropre à la taille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,681	18	.....	.....
Cryolithe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,620	1,773	.....
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	629	167	462
do do	658	163	495
do "Alma Munro"	674	284	390
do "Cuba"	660	268	392
do "Lake Michigan"	510	216	294
do do	510	249	261
do "St. Magnus"	1,041	.....	420
do do	1,035	633	402
do do	1,023	635	388
Navire à voiles canadien "Kildonan"	1,140	288	852
Vapeur norvégien "Wergeland"	294	245	49
Total	8,174	3,148	4,405

Nombre de cargaisons de blé	11	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	8,174	tonneaux.
do transbordée à Kingston	3,148	"
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	4,405	"
do restant à Kingston	621	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	476	.....	476
do "Cuba"	654	261	393
do do	448	.....	448
do do	644	239	405
do "Alma Munro"	625	54	571
do "Lake Michigan"	482	202	280
do do	490	181	309
Navire à voiles canadien "Jennie"	924	350	574
do do "Jno. Gaskin"	1,023	358	665
do do "Regina"	826	256	570
Total	6,592	1,901	4,691

Nombre de cargaisons de maïs	10	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	6,592	tonneaux.
do transbordée à Kingston	1,901	"
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	4,691	"

N.—Tableau indiquant le nombre de navires et leur cargaison de pois et de seigle, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

POIS.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Lake Michigan"	524	253	271

SEIGLE.

Vapeur canadien "Alma Munro"	507	112	395
do do	629	227	402
do do	627	247	380
do do	659	252	407
do "Cuba"	616	258	358
Totaux	3,038	1,096	1,942

Nombre de cargaisons de seigle 5
Quantité passée par le canal Welland à Kingston ..... 3,038 tonneaux.
do transbordée à Kingston ..... 1,096 do
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston ..... 1,942 do

RÉCAPITULATION du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1892.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	11	
Maïs	10	
Pois	1	
Seigle	5	
Total		27
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	8,174	
do maïs do do	6.592	
do pois do do	524	
do seigle do do	3,038	
Total passé par le canal Welland		18,328
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé	3,148	
Maïs	1,901	
Pois	253	
Seigle	1,096	
Total transbordé		6,398
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	4,405	
Maïs	4,691	
Pois	271	
Seigle	1,942	
Total de la quantité à Montréal		11,309
Quantité restant à Kingston		621
Total		18,328

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	98	69,430	60	30,082	69	62,288	20	11,837	247	173,637
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs		16,776		7,360		27,742		5,341		57,219
Pois		524		.....		.....		.....		524
Seigle		5,066		.....		2,862		608		8,536
Blé		74,528		54,764		56,520		16,739		202,551
Total		96,894		62,124		87,124		22,688		268,830

		Tonneaux.
98 cargaisons sur les	vapeurs canadiens, quantité totale	96,894
60 do	voiliers do do	62,124
69 do	vapeurs américains, quantité totale	87,124
20 do	voiliers do do	22,688

P.—QUANTITÉ TOTALE de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1892.

Sommaire.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, 98 cargaisons de grain		96,894	
Voiliers do 60 do		62,124	
Total, navires canadiens		.....	159,018
Vapeurs américains, 69 cargaisons de grain		87,124	
Voiliers do 20 do		22,688	
Total, navires américains		.....	109,812
Total, navires canadiens et américains		.....	268,830
Distribué comme suit :—			
2 cargaisons transport. à Montréal dans des navires sans transb. à Kingston		.....	924
25 do arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité de		18,328	
Transbordé à Kingston	6,398		
Déchargé	621		
		7,019	
Quantité transportée à Montréal sans tranbordement à Kingston		.....	11,309
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs carg., comme suit :—			
131 cargaisons dans des navires canadiens	139,766		
89 do do américains	109,812		
Quantité moyenne déchargée		249,578	
Quantité transbordée pour Montréal		238,361	
Total, quantité transbordée pour Montréal		.....	244,759
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal		.....	4,341
do transbordée à Cardinal	3,838		
do restant à Kingston	3,659		
		.....	7,497
Total		.....	268,830

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1891 et 1892.

	1891.		1892.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	209	190,664	158	159,018
do do do américains	77	90,153	89	109,812
Total	286	280,817	247	268,830
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal	.....	259,655	.....	244,759
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	.....	17,196	.....	12,233
Quantité restant à Kingston	.....	1,241	.....	3,659
Quantité transbordée à Cardinal	.....	2,725	.....	3,838
Quantité transportée aux élévateurs à Ogdensburg et transbordée à Montréal	.....	.....	.....	4,341
Total	.....	280,817	.....	268,830

2 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1892 contre 3 en 1891.
25 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 44 en 1891.
220 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 239 en 1891.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1892 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

Années.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total reçu à Montréal.	Expédié par le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884	297,326	528,032	825,358	246,643
1885	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887	341,568	452,748	794,316	509,010
1888	123,213	542,007	665,220	70,809
1889	119,958	812,750	932,708	88,914
1890	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380
1891	102,162	1,616,004	1,718,166	791,691
1892	341,376	5,536,818	5,878,194	5,081,459

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1892 inclusivement, et montant des péages perçus sur cette houille.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ cts.
1885	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	.....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
*1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	.....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	.....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891 et 1892 étant de 20 centins par tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1892, inclusivement.

Années.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens, entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1892, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	3	3
do do animaux	.....	6	.....
Instruments aratoires	.....	.....	1
Orge	.....	.....	735
Houille	.....	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	.....	.....	1
Poisson	.....	.....	1
Fleur de farine	5,089	.....	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	.....
Chevaux	.....	.....	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	.....	.....	142
do tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard	.....	2	12
Manille	.....	.....	4
Mélasse	43	4	1
Clous	.....	.....	51
Avoine	.....	.....	731
Huile, en barils	.....	300	206
Tourteaux oléagineux	.....	.....	1
Pois	726	.....	.....
Lard	212	13	163
Peinture	.....	.....	6
Guénilles	.....	.....	271
Seigle	518	.....	.....
Sel	.....	.....	8
Pierre, pour la taille	.....	2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2	.....	662
Acier	1	.....	.....
Sucre	2	.....	.....
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut	.....	5	.....
Suif	.....	2	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	.....	.....	5
Laine	.....	.....	95
Toutes autres marchandises, non énumérées	52	109	665
Barils, vides	.....	4	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Cercles	.....	.....	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils	.....	31	.....
do pipes	2,024	2,738	.....
do Indes occidentales	451	1,946	.....
Douves, saloirs	.....	.....	25
Bardeaux	.....	.....	9
Piquets et perches pour clôtures sur navires	.....	1	.....
Bois de construction, carré	2,604	74,329	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	7	.....
do do animaux	.....	2	.....
Instruments aratoires	.....	9	.....
Orge	38	52	.....
Houille	.....	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,552	53,707
Bestiaux	.....	1	.....
Poisson	.....	13	.....
Fleur de farine	9,659	.....	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toute sortes	.....	10	1
Foin, pressé	.....	.....	13
Chevaux	.....	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots	.....	.....	73
Fer, toute autre	.....	8	40
Cryolithe et miner. chim., et autre minerai, excep. le fer	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	7
Farines, de toutes sortes	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard	.....	28	4
Marbre	.....	.....	1
Clous	1	.....	26
Avoine	872	.....	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	.....	.....
Lard	318	.....	.....
Seigle	477	.....	.....
Sel	.....	364	.....
Pierre, pour la taille	.....	2,059	15
do impropre à la taille	317	190	7
Graines, de toutes sortes	.....	111	511
Mouton	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc.	.....	11	26
Térébenthine	1	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Tous autres articles et marchandises non énumérés	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	.....	22	.....
do pipes	200	487	.....
do Indes occidentales	863	406	.....
Bardeaux	.....	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97	.....	.....
Pommes	513	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	.....	.....
do do animaux	2	.....	.....
Orge	.....	.....	228
Houille	.....	31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1	.....	.....
Fleur de farine	2,874	.....	124
Meubles	5	11	.....
Chevaux	2	1	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
do tout autre	7	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	987
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	.....
Farines, de toutes sortes	16	.....	.....
Avoine	.....	.....	882
Huile, en barils	7	568	.....
Pois	11	.....	.....
Peinture	.....	68	.....
Lard	30	.....	.....
Sel	.....	407	.....
Pierre, pour la taille	.....	3,749	.....
do ouvrée	.....	8	.....
Graines, de toutes sortes	42	10	.....
Spiritueux, bière, etc	.....	25	.....
Suif	2	4	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	540	.....
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	.....
Bardeaux	.....	.....	111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	.....
Articles en bois	76	.....	.....
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	1	1
Briques	.....	.....	41
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	26
Houille	.....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934	.....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	2
Chevaux	1	.....	1
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	414
Fer, en gueuse	.....	617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	.....	2	.....
Mélasse	28	7	.....
Clous	.....	.....	4
Avoine	.....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	.....	.....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	.....
Guénilles	.....	.....	13
Sel	.....	29	1
Pierre, pour la taille	.....	4,314	.....
do brute	.....	103	38
Graines de toutes sortes	33	3	236
Sucre	.....	.....	3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25	.....	.....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	.....	.....	1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	.....
Flottes	.....	20	.....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc	.....	22	.....
Douves et fonds, barils	.....	57	.....
do pipes	332	339	.....
do Indes occidentales	287	444	.....
Bardeaux	.....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	.....
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le eigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	.....	.....
Pommes	33	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	.....	2
Instruments aratoires	.....	.....	9
Orge	.....	.....	1,709
Houille	.....	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	.....	.....	2
Fleur de farine	6,140	.....	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	170
Fer, en gueuse	.....	1.137	.....
do tout autre	.....	7	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	.....	.....
Avoine	.....	.....	12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17	.....	.....
Pois	362	.....	.....
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	.....	3,531	.....
do brute	12	543	.....
Graines	.....	4	44
Sucre	15	.....	1
Spiritueux	.....	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	.....	.....	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	.....	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils	.....	27	.....
do pipes	184	.....	.....
do Indes occidentales	131	838	.....
Bois de construction, carré	14,390	21,351	.....
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85	.....	.....
Pommes	.....	45	.....
Orge	.....	.....	2
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	4
Houille	.....	27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie	.....	4	1
Fleur de farine	3,865	.....	8,563
Meubles	2	1	30
Verre, de toutes sortes	3	2	.....
Foin, pressé	.....	20	.....
Chevaux	2	.....	.....
Peaux vertes et salées	.....	.....	39
Fer, en gueuse	.....	549	.....
do tout autre	418	490	.....
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100	.....	11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine	.....	.....	26,510
Huile	.....	3	.....
Pois	.....	54	.....
Lard	265	61	19
Chiffons	.....	.....	14
Seigle	.....	632	179
Pierre, pour la taille	.....	6,535	.....
do brute	.....	126	.....
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier	.....	.....	3
Sucre	.....	2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif	.....	.....	1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine	.....	.....	18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40	.....	133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	.....
do pipes	124	.....	.....
do Indes occidentales	1,623	13	.....
do saloirs	1	1	.....
Bardeaux	.....	.....	6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	.....
Articles en bois, etc	25	.....	8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue aux ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Fleur de farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
do tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
do brute	.....	11	2
do impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer	.....	852	.....
Billots	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
do pipes	202	304	.....
do Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	.....	.....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70	...	...
Tous autres produits, animaux	14	...	...
do légumes	1	...	...
Orge	...	...	6,519
Briques	...	...	4
Houille	...	22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49	...	...
Fleur de farine	3,065	...	9,204
Meubles	1	1	21
Verre, de toutes sortes	1	...	...
Chevaux	3	...	1
Fer, tout autre	...	...	1
Cryolithe	...	1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux	...	5	30
Farines	222	...	20,482
Viandes	...	...	15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6	...	...
Tourteaux oléagineux	2	...	...
Peinture	...	...	3
Pois	...	...	14
Lard	221	19	88
Pommes de terre	...	...	1
Seigle	1,120	1	...
Sel	...	701	...
Pierre, pour la taille	...	5,761	...
do brute	...	639	18
Graines, de toutes sortes	2	...	135
Spiritueux, etc	26	...	228
Suif	54	...	...
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb	...	...	1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides	...	...	7
Bois de chauffage, sur navires	...	1,398	...
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384	...	...
Douves et fonds, pipes	...	187	...
do Indes occidentales	...	36	...
Bardeaux	...	...	14
Bois de construction, carré, sur navires	...	73,112	...
do en radeaux	...	17,683	...
Articles en bois	1	...	1
	219,539	144,301	327,833
Maïs 16,033			
Avoine 400			
	16,433	...	*16,433
Total	235,972	144,301	311,400

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40	.....	.....
Produits agricoles	2	.....	42
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	.....	20,698	1,382
Fleur de farine	3,324	.....	6,802
Poisson	.....	.....	1
Meubles	2	2	7
Verre	1	.....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	.....	21	.....
Fer, en gueuse	371	128	.....
do tout autre	.....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67	.....	26,096
Viandes, autres que le lard	.....	1	2
Mélasse	.....	20	18
Avoine	.....	.....	52,823
Huile	.....	.....	1
Pois	390	.....	.....
Lard	201	.....	73
Chiffons	.....	.....	60
Seigle	64,978	969	.....
Graines, de toutes sortes	2	.....	256
Sel	.....	1,861	494
Pierre pour la taille	.....	6,602	.....
do brute	.....	7	.....
Tabac	1	.....	.....
Suif	.....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	.....	8	.....
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	.....	.....	1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe	.....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917	.....	.....
Bois de construction, en radeaux	5,680	14,638	.....
Barils	.....	.....	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs 12,169			
Blé 5,648			
	17,817	.....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal, ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal; la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1892.

ARTICLES.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	17	2	.....
Pommes	54	.....	.....
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille	.....	14,839	651
Fleur de farine	2,874	.....	11,018
Poisson	9	.....	.....
Meubles	1	.....	7
Peaux vertes et salées	20	.....	.....
Cheveaux	2	.....	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
do tout autre	.....	765	1
Farines, de toutes sortes	16	.....	31,724
Viandes, autres que le lard	94	.....	29
Avoine	.....	.....	36,935
Huile	.....	7	.....
Pois	524	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	.....	.....	44
Seigle	9,119	273	.....
Sel	.....	865	.....
Graines, de toutes sortes	75	.....	50
Acier	.....	.....	1
Pierre, pour la taille	.....	1,264	.....
Sucre	.....	.....	20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc	6	15	46
Laine	.....	.....	70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils vides	1	.....	29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	.....
do Indes occidentales	200	76	.....
Bardeaux	.....	.....	25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	.....
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été admise sur le blé, le blé-d'inde, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53,707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,402	81,901
Total	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal	+ 17,817	.....	— 17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité du grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Octario.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine	.....	.....	36,935
Pois	524	.....	.....
Seigle	9,119	273	.....
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal	* 4,341	4,341	.....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Grand total	267,485	69,886	330,403

V.—Sommaire de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

—	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403

* De cette quantité, 16,433 ton. de grain ont été transp. à Montréal en 1890 ; et 17,817 ton. en 1891.

CANAUX—

ÉTAT COMPARATIF pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland, 1891	205 00	.....	.....	6,519 99	28,972 97
do 1892	.....	242 54	.....	11,510 42	25,056 46
Augmentation	.....	242 54	.....	4,990 43	.....
Diminution	205 00	.....	.....	.....	3,916 51
Canaux du Saint-Laurent, 1891	15 52	.....	.....	201 50	8,151 22
do 1892	.....	.....	.....	570 75	9,949 00
Augmentation	.....	.....	.....	369 25	1,797 78
Diminution	15 52	.....	.....	.....	.....
Canal Chambly, 1891	.....	.....	.....	.....	3,310 07
do 1892	.....	.....	.....	19 45	3,463 15
Augmentation	.....	.....	.....	19 45	153 08
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Rideau, 1891	.....	.....	.....	41 14	609 33
do 1892	.....	.....	72 00	9 20	847 23
Augmentation	.....	.....	72 00	.....	237 90
Diminution	.....	.....	.....	31 94	.....
Canaux de l'Ottawa, 1891	.....	.....	.....	541 88	8,064 90
do 1892	.....	.....	.....	432 50	6,526 48
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	109 38	1,538 42
Canal Saint-Pierre, 1891	.....	.....	.....	28 89	154 70
do 1892	31 10	.....	1 06	180 14	254 58
Augmentation	31 10	.....	1 06	151 25	99 88
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal de la Vallée de la Trent, 1891	.....	.....	.....	2 70	71 53
do 1892	.....	.....	.....	78 50	59 00
Augmentation	.....	.....	.....	75 80	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	12 53
Canal Murray, 1891	.....	.....	.....	13 52	54 85
do 1892	.....	.....	.....	24 39	66 32
Augmentation	.....	.....	.....	10 87	11 47
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	.....	242 54	73 06	5,475 73	.....
Total, diminution	189 42	.....	.....	.....	3,167 35

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1891, $49,834.98 ; revenu actuel, $300,516.99.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1892, $40,030.83 ; revenu actuel, $318,680.21.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1891 et 1892.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
28,772 52	25,662 27	31,879 99	33,200 17	29,979 75	14,234 57	976 16	200,403 30
21,838 60	26,462 27	26,650 27	31,281 49	30,205 81	21,176 64	2,053 42	196,477 92
.....	800 00	.....	.....	226 06	6,942 07	1,077 26	.....
6,933 92	.....	5,229 63	1,918 68	.....	.....	.....	3,925 38
13,629 48	15,732 89	12,600 99	10,688 44	10,892 53	8,640 03	101 37	80,653 97
15,877 85	16,916 14	12,486 40	10,973 91	12,225 28	9,043 62	82 34	88,125 29
2,248 37	1,183 25	.....	285 47	1,332 75	403 59	.....	7,471 32
.....	.....	114 59	.....	.....	.....	19 03	.....
3,026 21	3,176 19	2,746 49	2,180 91	3,197 81	1,897 20	.....	19,534 88
2,757 04	3,021 47	3,719 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37	.....	20,980 85
.....	.....	973 03	891 95	297 18	.....	.....	1,445 97
269 17	154 72	.....	.....	.....	464 83	.....	.....
1,151 39	1,145 24	966 88	819 04	901 42	508 61	2 84	6,145 89
810 52	983 36	923 33	701 69	721 04	430 27	0 50	5,499 14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
340 87	161 88	43 55	117 35	180 38	78 34	2 34	646 75
6,938 18	6,898 19	5,422 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,458 39
6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,545 83	2,759 03	.....	43,084 68
.....	.....	1,802 83	1,683 95	1,895 86	.....	.....	2,626 29
245 64	277 07	.....	.....	.....	584 84	1 00	.....
112 98	102 35	111 36	286 05	438 40	383 37	163 66	1,781 76
368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
255 26	310 72	301 58	195 78	5 05	.....	43 47	1,374 10
.....	.....	.....	.....	.....	21 05	.....	.....
119 95	129 86	139 60	125 24	95 05	19 80	.....	703 73
113 79	159 11	137 86	114 30	90 07	49 38	.....	802 01
.....	29 25	.....	.....	.....	29 58	.....	98 28
6 16	.....	1 74	10 94	4 98	.....	.....	.....
135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28	.....	670 05
80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75	.....	585 29
.....	.....	.....	16 37	18 06	10 47	.....	.....
55 38	21 23	75 39	.....	.....	.....	.....	84 76
.....	1,708 32	.....	1,026 55	3,599 60	6,236 65	1,098 36	8,359 07
5,346 51	.....	2,387 46	.....	.....	.....	.....	.....

Total pour l'année 1891	350,351 97
Total pour l'année 1892	358,711 04

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1891 et 1892.

	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Tous autres.	Bois.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042	64,887	617,244
do 1892	17,048	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815	86,072	613,500
Augmentation	3,531	33,361	7,368	.....	.....	.....	4,773	21,185	.....
Diminution	.....	.....	.....	1,680	15,786	56,496	.....	.....	3,744
Canaux du Saint-Laurent, 1891	8,123	190,843	67,603	17,606	8,923	66,917	42,730	48,322	451,067
do 1892	8,546	262,890	59,340	9,340	44,294	10,119	54,597	37,475	486,601
Augmentation	423	72,047	.....	.....	35,371	.....	11,867	.....	35,534
Diminution	.....	.....	8,263	8,266	.....	56,798	.....	10,847	.....
Canal Chambly, 1891	228	.....	.....	842	1,239	.....	2,474	97,561	102,344
do 1892	285	.....	.....	.....	3,034	.....	907	91,464	95,690
Augmentation	57	.....	.....	.....	1,795	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	842	.....	.....	1,567	6,097	6,654
Canal Rideau, 1891	690	290	22	373	124	170	437	38,524	40,630
do 1892	369	65	20	82	1,551	81	463	29,622	32,253
Augmentation	.....	.....	.....	.....	1,427	.....	26	.....	.....
Diminution	321	225	2	291	.....	89	.....	8,902	8,377
Canaux de l'Ottawa, 1891	112	18	.....	150	1,038	.....	3,275	424,116	428,709
do 1892	26	28	4	76	4 579	57	1,749	469,727	476,246
Augmentation	.....	10	4	.....	3,541	57	.....	45,611	47,537
Diminution	86	.....	.....	74	.....	.....	1,526	.....	.....

Canal Saint-Pierre, 1891	1,299	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,827	4,126
do 1892	2,215	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,572	6,787
Augmentation	916	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,745	2,661
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal de la Vallée de la Trent, 1891	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	794	819
do do 1892	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,537	1,537
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	743	718
Diminution	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Murray, 1891	14	816	3	756	17	527	519	834	3,486
do 1892	41	765	.....	573	51	34	1,983	2,539	5,986
Augmentation	27	.....	.....	.....	34	.....	1,464	1,705	2,500
Diminution	.....	51	3	183	.....	493	.....	.....	.....
Total, augmentation	4,522	105,142	.....	.....	26,382	.....	15,037	45,143	70,175
Total, diminution	.....	.....	896	11,336	.....	113,819	.....	.....	.....

Total pour l'année 1891	1,648,425
do 1892	1,718,600

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								19		19	19		3 80	3 80
Pommes		283			267				267	283	550	40 05	16 54	56 59
Produits agricoles, non énumérés, légumes		91	16	400					16	491	507	2 10	22 60	24 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1		10						11		11	1 65		1 65
Orge						6,433				6,433	6,433		1,286 60	1,286 60
Briques	223		40						263		263	36 44		36 44
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	314		501						815		815	78 05		78 05
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille					183,244	651	12,391	15,330	195,635	15,981	211,616	39,127 00	3,157 13	42,284 13
Maïs						131,222		61,326		192,548	192,548		38,509 60	38,509 60
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton (brut)														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matière tinct.														
Poisson		9			15				15	9	24	2 25	1 80	4 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,618	2			11,018		1,410	2	17,046	17,048	0 30	2,601 10	2,601 40
Meubles		1	16			7		1	16	9	25	2 40	1 62	4 02
Gypse		200								200	200		5 00	5 00
Verrerie (de toutes sortes)	18		20		51				89		89	13 35		13 35
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	59	24	5		1			2	65	26	91	2 08	0 95	3 03
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					93			20	93	20	113	13 95	4 00	17 95
Glace														

Fer, chemin de fer		100	63						63	100	163	9 45	20 00	29 45
" en gueuse														
" tout autre	12	765	182		575	1			769	766	1,535	115 35	153 20	268 55
Minerai de fer														
Cryolite ou minerai chimique et autre min. excepté le fer			69						69		69	3 45		3 45
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		16				31,724				31,740	31,740		6,348 00	6,348 00
Viandes, autres que le lard						29		50		79	79		15 80	15 80
Marbre			2		3,188				3,190		3,190	478 50		478 50
Manille					66				66		66	9 90		9 90
Mélasse					107				107		107	16 05		16 05
Clous	5		27						32		32	4 80		4 80
Avoine						36,935				36,935	36,935		7,387 00	7,387 00
Huile (en barils)			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
Tourteaux oléagineux														
Pois		524								524	524		104 80	104 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						44				44	44		8 80	8 80
Peinture			20						20		20	3 00		3 00
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle								9,392		9,392	9,392		1,878 40	1,878 40
Résine														
Sel	10	865	1		2				13	865	878	1 95	173 00	174 95
Pierre, pour la taille								1,264		1,264	1,264		252 80	252 80
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée					10,031				10,031		10,031	1,003 05		1,003 05
Graines, de toutes sortes		71				50		4		125	125		25 00	25 00
Moutons														
Cendre de soude					14				14		14	2 10		2 10
Acier					2,556	1			2,556	1	2,557	383 40	0 20	383 60
Sucre	10		26		2,760	20			2,796	20	2,816	419 40	4 00	423 40
Spiritueux, bière, etc	4		86		1	46		21	91	67	158	13 65	13 40	27 05
Tabac, brut														
Suif					108				108		108	16 20		16 20
Etain			8		12				20		20	3 00		3 00
Té ébenthine														
Blé		61,433	1			26,950		138,221	1	226,604	226,605	0 15	45,320 80	45,320 95
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine						70				70	70		14 00	14 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	222	13	255		37,086	1,304		36	37,563	1,353	38,916	5,634 45	270 60	5,905 05
Eau-de-vie														
Barils, vides						29		1		30	30		5 72	5 72
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cercles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Echalons à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de serv., scié, sur navires.	15	1,473	3	29,230	...	54,173	...	1,178	18	86,054	86,072	1 87	15,425 63	15,427 50
" en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	...	...	...	...	...	...	...	5	...	5	0 25	...	0 25
Liens de ch. de fer, sur navires	...	96	...	121	...	...	...	...	...	217	217	...	6 78	6 78
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	185	1,315	...	1,055	...	...	...	...	185	2,370	2,555	9 72	94 33	104 05
Douves et fonds, barils.	...	...	...	95	...	...	...	...	...	95	95	...	7 60	7 60
" " pipes.	...	...	...	...	...	...	...	88	...	88	88	...	16 10	16 10
" " Indes occid.	...	...	...	...	...	...	...	276	...	276	276	...	51 68	51 68
Douves, saloirs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	...	...	...	...	...	25	...	...	...	25	25	...	18 10	18 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de const., carré, sur nav.	...	8,090	...	440	...	...	...	35,118	...	43,648	43,648	...	6,541 16	6,541 16
" " en rad.	100	70	...	...	...	...	...	100	70	170	170	2 82	1,98	4 80
Traverses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	...	...	...	5	...	...	...	7	...	7	2 80	...	2 80
Total, fret payant péages.	4,932	87,642	2,945	32,583	240,182	300,733	12,391	264,390	260,450	685,348	945,798	47,589 90	130,554 59	178,144 49
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Alcalis, potasse et perlasse	...	...	88	...	...	...	...	...	88	...	88			

Ciment et chaux hydraulique	869		701						1,570		1,570
Argile, chaux et sable			240						240		240
Faïencerie et poterie	2		6						8		8
Poisson			426						426		426
Meubles			3						3		3
Verrerie, de toutes sortes			152						152		152
Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171
" en gueuse			74						74		74
" tout autre	20		367						387		387
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16
Mélasse			32						32		32
Clous	25		251						276		276
Huile, en barils			2						2		2
Peinture			15						15		15
Poix et goudron	15								15		15
Sel	50		1,984						2,034		2,034
Cendre de soude			352						352		352
Spiritueux, bière, etc	14		206						220		220
Acier	258		11						269		269
Pierre, pour la taille					145				145		145
Sucre	463		857						1,320		1,320
Etain			27						27		27
Blanc de plomb			6						6		6
Blanc de céruse	49		22						71		71
Laine			13						13		13
Marchandises	96		437		5				538		538
Cryolite, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.			286						286		286
Grand total, fret	7,750	87,642	9,733	32,583	240,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554

Total des péages sur navires	8,522 85	8,631 67	17,154 52
do passagers	263 84	240 40	504 24
do articles en franchise $81,434 80			
Total des péages	56,376 59	139,426 66	195,803 25
Amendes et dommages			540 95
Autres recettes			133 72
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau			196,477 92

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								19		19	19		3 80	3 80
Pommes		54			267				267	54	321	40 05	10 80	50 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1		10						11		11	1 65		1 65
Orge						6,433				6,433	6,433		1,286 60	1,286 60
Briques	200		40						240		240	36 00		36 00
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique			29						29		29	4 35		4 35
Argile, chaux et sable														
Houille					183,244	651	12,391	14,839	195,635	15,490	211,125	39,127 00	3,098 00	42,225 00
Maïs						131,222		61,326		192,548	192,548		38,509 60	38,509 60
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matières tinc.														
Poisson		9			15				15	9	24	2 25	1 80	4 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine			2			11,018		1,410	2	12,428	12,430	0 30	2,485 60	2,485 90
Meubles			16			7		1	16	8	24	2 40	1 60	4 00
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	18		20		51				89		89	13 35		13 35
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			5		1			2	6	2	8	0 90	0 40	1 30
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					93			20	93	20	113	13 95	4 00	17 95
Glace														

Fer, chemin de fer		100	63						63	100	163	9 45	20 00	29 45
do en gueuse														
do tout autre	44	765	182		575	1			801	766	1,567	115 97	153 20	269 17
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre minerai, excep. le fer			69						69		69	3 45		3 45
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		16				31,724				31,740	31,740		6,348 00	6,348 00
Viandes, autres que le lard						29		50		79	79		15 80	15 80
Marbre			2		3,188				3,190		3,190	478 50		478 50
Manille					66				66		66	9 90		9 90
Mélasse					107				107		107	16 05		16 05
Clous	13		27						40		40	4 95		4 95
Avoine		238				36,935				37,173	37,173		7.434 60	7,434 60
Huile, en barils			2					42	2	42	44	0 30	3 15	3 45
Tourteaux oléagineux														
Pois		524								524	524		104 80	104 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						44				44	44		8 80	8 80
Peinture			20						20		20	3 00		3 00
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle								9,392		9,392	9,392		1,878 40	1,878 40
Résine														
Sel	10	865	1		2				13	865	878	1 95	173 00	174 95
Pierre, pour la taille								1,264		1,264	1,264		252 80	252 80
do brute														
do impropre à la taille, non ouvrée	263				10,031				10,294		10,294	1,019 47		1,019 47
Graines, de toutes sortes		71				50		4		125	125		25 00	25 00
Moutons														
Cendre de soude					14				14		14	2 10		2 10
Acier					2,556	1			2,556	1	2,557	383 40	0 20	383 60
Sucre	356	10	26		2,760	20			3,142	30	3,172	426 30	4 19	430 49
Spiritueux, bière, etc	4	3	86		1	46		21	91	70	161	13 65	13 67	27 32
Tabac brut														
Suif					108				108		108	16 20		16 20
Etain			8		12				20		20	3 00		3 00
Térébenthine														
Blé	2,209	62,566	241	1,242		26,950		138,811	2,450	229,569	232,019	59 64	45,733 27	45,792 91
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine						70				70	70		14 00	14 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,096	484	255		37,086	1,304		37	38,437	1,825	40,262	5,651 65	283 06	5,934 71
Ecorce														
Barils, vides						29		1		30	30		5 72	5 72
Courbes pour bâtiments														
Flottes		4								4	4		0 25	0 25
Bois de chauffage, sur navires	15	5,655	1,350						1,365	5,655	7,020	33 89	303 11	337 00

N° (A) 8.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.		650	3	29,230		54,173		1,178	3	85,231	85,234	0 52	15,332 92	15,333 44
do do en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur nav.														
do do en rad.														
Billots de siage														
Douves et fonds, barils														
do do pipes								88		88	88		16 10	16 10
do do Indes occid.								276		276	276		51 68	51 68
do saloirs														
Bardeaux						25				25	25		18 10	18 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		8,090		440				35,118		43,648	43,648		6,541 16	6,541 16
do do en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2				5				7		7	2 80		2 80
Total, fret payant péages	484	72,590	867	29,670	240,182	300,733	12,391	263,273	253,924	666,266	920,190	47,363 67	129,359 28	176,722 95
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent :—														
Alcalis, potasse et perlasse			88						88		88			
Ciment et chaux hydraulique	869		701						1 570		1,570			

Argile, chaux et sable			240						240		40
Faïence et poterie	2		6						8		8
Poisson			426						426		426
Meubles			3						3		3
Verrerie, de toutes sortes			152						152		152
Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171
do en gueuse			74						74		74
do tout autre	20		367						387		387
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16
Mélasse			32						32		32
Clous	25		251						276		276
Huile, en barils			2						2		2
Peinture			15						15		15
Poix et goudron	15								15		15
Sel	50		1,984						2,034		2,034
Cendre de soude			352						352		352
Spiritueux, bière, etc	14		206						220		220
Acier	258		11						269		269
Pierre, pour la taille					145				145		145
Sucre	463		857						1,320		1,320
Etain			27						27		27
Blanc de plomb			6						6		6
Blanc de céruse	49		22						71		71
Laine			13						13		13
Marchandises	96		437		5				538		538
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau			286						286		286
Grand total, fret	3,302	72,590	7,655	29,670	240,332	300,733	12,391	263,273	263,680	666,266	929,946

Total, péages sur navires	8,094 44	8,237 62	16,332 06
do passagers	53 25	57 40	110 65
do en franchise $1,434 80			
Total des péages	55,511 36	137,654 30	193,165 66

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		229								229	229		5 74	5 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes		91	16	400					16	491	507	2 10	22 60	24 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	23								23		23	0 44		0 44
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	314		472						786		786	73 70		73 70
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille								491		491	491		59 13	59 13
Maïs														
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton, brut														
Faïence et poterie														
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,618								4,618	4,618		115 50	115 50
Meubles		1								1	1		0 02	0 02
Gypse		200								200	200		5 00	5 00
Verrerie, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	59	24							59	24	83	1 18	0 55	1 73
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														

Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre	32								32		32	0 62		0 62
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	8								8		8	0 15		0 15
Avoine		238								238	238		47 60	47 60
Huile (en baril)								35		35	35		1 75	1 75
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre														
Lard														
Peinture														
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée	263								263		263	16 42		16 42
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	346	10							346	10	356	6 90	0 19	7 09
Spiritueux, bière, etc		3								3	3		0 27	0 27
Tabac, brut														
Suif														
Etain														
Térébenthine														
Blé	2,209	1,133	240	1,242				590	2,449	2,965	5,414	59 49	412 47	471 96
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	874	471						1	874	472	1,346	17 20	12 46	29 66
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes pour bâtiments														
Flottes		4								4	4		0 25	0 25
Bois de chauffage, sur navires	15	5,655	1,350						1,365	5,655	7,020	33 89	303 11	337 00

N° (A) 9—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.—Montée.	Montant des péages.—Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	15	823	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	823	838	1 35	92 71	94 06
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5	0 25	.....	0 25
Liens de ch. de fer, sur nav	.....	96	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	217	217	.....	6 78	6 78
" en rad	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	185	1,315	.....	1,055	.....	.....	.....	.....	185	2,370	2,555	9 72	94 33	104 05
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	95	95	.....	7 60	7 60
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes occid	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" en rad	100	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	70	170	2 82	198	4 80
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, fret payant péages	4,448	15,052	2,078	2,913	.....	.....	.....	1,117	6,526	19,082	25,608	226 23	1,195 31	1,421 54

Total, péages sur navires	428 41	394 05	822 46
" passagers	210 59	183 00	393 59
Total, péages	865 23	1,772 36	2,637 59

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	36	88	.....	.....	.....	.....	.....	88	36	124	17 60	7 20	24 80
Pommes	20	5,189	6	.....	.....	.....	.....	6	26	5,195	5,221	2 32	751 78	754 10
Produits agricoles non énumérés, légumes	265	3,820	.....	.....	.....	.....	1	.....	266	3,820	4,086	32 73	209 89	242 62
Produits agricoles non énumérés, animaux	125	2,490	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125	2,490	2,615	8 92	367 08	376 00
Instruments aratoires	96	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	1	97	12 01	0 10	12 11
Orge	741	8,599	.....	.....	.....	.....	.....	.....	741	8,599	9,340	27 81	451 93	479 74
Briques	10,318	362	.....	.....	.....	.....	193	.....	10,511	362	10,873	420 27	23 03	443 30
Os	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	75	.....	10 02	10 02
Soufre	557	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	557	.....	557	54 58	.....	54 58
Ciment et chaux hydraulique	2,922	242	636	.....	.....	.....	.....	.....	3,558	242	3,800	481 00	9 09	490 09
Argile, chaux et sable	18,531	5,561	.....	.....	40	.....	3,104	1,132	21,675	6,693	28,368	875 33	455 14	1,330 47
Houille	.....	66,926	.....	8	.....	1,527	.....	109,612	.....	178,073	178,073	.....	25,073 16	25,073 16
Maïs	8	4,318	.....	15	.....	.....	.....	.....	8	4,333	4,341	0 72	264 86	265 58
Bestiaux	51	241	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51	241	292	2 93	17 54	20 47
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie	151	19	10	.....	.....	.....	.....	.....	161	19	180	29 63	2 90	32 53
Bois de teint. et mat. tinctor.	45	.....	.....	.....	.....	.....	108	.....	153	.....	153	8 29	.....	8 29
Poisson	834	42	50	.....	.....	.....	.....	.....	884	42	926	94 61	2 91	97 52
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	844	4,914	.....	.....	.....	4	.....	.....	844	4,918	5,762	57 50	600 57	658 07
Meubles	346	864	3	.....	.....	.....	.....	.....	349	864	1,213	37 87	138 00	175 87
Gypse	2,473	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,473	37	2,510	33 55	1 42	34 97
Verrerie, de toutes sortes	326	71	152	.....	.....	.....	2	.....	480	71	551	93 11	6 65	99 76
Foin, pressé	458	655	.....	.....	.....	.....	.....	.....	458	655	1,113	17 71	40 12	57 83
Cochons	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	5	.....	0 75	0 75
Chevaux	183	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	183	318	501	11 19	20 61	31 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	47	.....	6 44	6 44
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fer, chemin de fer	989	4	214						1,203	4	1,207	177 69	0 15	177 84
" en gueuse	1,184	10	64						1,248	10	1,258	157 10	0 38	157 48
" tout autre	11,754	1,817	381						12,135	1,817	13,952	658 89	72 52	731 41
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	130	72	16						146	72	218	17 74	2 78	20 52
Farines, de toutes sortes	613	611							613	611	1,224	25 27	31 18	56 45
Viandes, autres que le lard	15	5							15	5	20	1 82	0 53	2 35
Marbre	5						12		17		17	1 55		1 55
Manille	9								9		9	1 80		1 80
Mélasse	700	22	32						732	22	754	72 39	1 10	73 49
Clous	1,186	684	263						1,449	684	2,133	275 35	35 40	310 75
Avoine	872	43,422							872	43,422	44,294	29 92	2,050 16	2,080 08
Huile, en barils	808	157	1				121		930	157	1,087	117 71	22 70	140 41
Tourteaux oléagineux	3								3		3	0 16		0 16
Pois	549	46,870							549	46,870	47,419	15 56	2,854 28	2,869 84
Pommes de terre	52	87							52	87	139	2 00	7 41	9 41
Lard	376	192							376	192	568	39 17	9 82	48 99
Peinture	212	187	17				26		255	187	442	43 78	12 65	56 43
Poix et goudron	71	48	15				201		287	48	335	24 47	2 75	27 22
Guénilles	57	66							57	66	123	6 00	12 90	18 90
Seigle	17	983							17	983	1,000	1 66	69 16	70 82
Résine	315	47					1,802		2,117	47	2,164	108 90	2 35	111 25
Sel	3,647	31	1,941						5,588	31	5,619	713 37	1 52	714 89
Pierre, pour la taille	191	160	145		60	60	1,413		1,809	220	2,029	84 62	26 25	110 87
" brute	326								326		326	17 65		17 65
" impropre à la taille, non ouvrée	83	4,268							83	4,268	4,351	1 65	85 35	87 00
Graines, de toutes sortes	6,076	379							6,076	379	6,455	229 84	16 55	246 39
Moutons	3	110							3	110	113	0 24	8 34	8 58
Cendre de soude	630	35	378						1,008	35	1,043	198 98	5 35	204 33
Acier	1,015	13	11						1,026	13	1,039	132 99	0 51	133 50
Sucre	4,783	34	896						5,679	34	5,713	1,126 81	3 20	1,130 01
Spiritueux, bière, etc	373	473	221					10	594	483	1,077	106 00	91 05	197 05
Tabac, brut	1								1		1	0 10		0 10
Suif	36	1							36	1	37	4 50	0 08	4 58
Etain	364	17	27						391	17	408	73 08	1 30	74 38
Térébenthine	23	26					141		164	26	190	11 45	1 30	12 75
Blé	14,455	49,067						5,087	14,455	54,154	68,609	542 22	3,860 20	4,402 42
Blanc de plomb	150		8						158		158	30 82		30 82
Blanc de céruse	192		83						275		275	55 96		55 96
Laine		10	13						13	10	23	1 95	1 50	3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,505	2,840	477	34	407	450	1,243	37	8,632	3,361	11,993	1,192 31	492 10	1,684 41
Ecorce					5				5		5	0 19		0 19
Barils, vides	415	7			19				434	7	441	46 82	0 59	47 41
Courbes														
Flottes	3,100	4,364							3,100	4,364	7,464	57 75	70 77	128 52
Bois de chauffage, sur navires	6,202	7,345	9	1,170	171				6,382	8,515	14,897	106 70	227 19	333 89

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de serv., scié, sur navires.	20,097	14,692	33	197	...	5	...	527	20,130	15,421	35,551	495 29	605 22	1,100 51
" " en radeaux.	...	125	...	...	...	...	...	...	...	125	125	...	5 64	5 64
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	13,540	...	...	...	...	...	...	...	13,540	13,540	...	338 50	338 50
Liens de ch. de fer, sur navires.	148	...	...	...	...	...	...	...	148	...	148	2 95	...	2 95
" " en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	88	18,271	...	...	...	...	...	...	88	18,271	18,359	2 00	418 24	420 24
Douves et fonds, barils	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " pipes.	...	80	...	...	...	...	...	...	...	80	80	...	2 50	2 50
" " Indes occid.	...	104	...	...	...	...	...	...	...	104	104	...	3 90	3 90
" saloirs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	25	3	...	...	...	...	...	...	25	3	28	3 87	0 45	4 32
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de cons., carré, sur navires	628	2,057	...	...	...	...	...	...	628	2,057	2,685	22 88	26 14	49 02
" " en radeaux	1,630	7,237	...	...	...	...	...	...	1,630	7,237	8,867	48 90	186 85	235 75
Traverses	...	8,222	...	...	...	...	...	...	...	8,222	8,222	...	21 40	21 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	26	18	...	...	...	...	...	...	26	18	44	8 60	3 50	12 10
Total, fret payant péages	130,423	333,645	6,190	1,424	702	2,046	8,367	116,411	145,682	453,526	599,208	9,419 10	40,154 90	49,574 00
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Pommes	...	54	...	...	...	...	...	...	...	54	54			
Alcalis	...	17	...	...	...	...	...	...	...	17	17			

Maïs		54,999								54,999	54,999			
Poisson		9								9	9			
Fleur de farine		2,635						239		2,874	2,874			
Meubles		1								1	1			
Peaux vertes et salées, etc.		20								20	20			
Chevaux		2								2	2			
Farines, de toutes sortes		16								16	16			
Viandes, autres que le lard		94								94	94			
Pois		524								524	524			
Seigle		9,119								9,119	9,119			
Graines, de toutes sortes		75								75	75			
Blé		194,281								194,281	194,281			
Whisky et autres spiritueux		6								6	6			
Marchandises		36								36	36			
Barils, vides		1								1	1			
Bois de serv., scié, sur navires		1,678								1,678	1,678			
Bois de const., carré, en rad.		440								440	440			
Douilles et fonds, pipes		8								8	8			
" Indes occid.		200								200	200			
Houille, en fr., par arrêté du c.	73,031		200				26,638		99,869		99,869			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau		614								614	614			
Articles en franchise pour la const. des canaux, A.C., 1884:														
Ciment et chaux hydraulique		456								456	456			
Argile, chaux et sable	500								500		500			
Houille								1,398		1,398	1,398			
Fer, tout autre		10								10	10			
Bois de serv., scié, sur navires		121								121	121			
Piquets, etc. "		1								1	1			
Pierre, pour la taille	124								124		124			
Grand total, fret	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	966,755			

Total, péages sur navires	9,539 24	7,145 47	16,684 71
" passagers	755 14	2,053 61	2,808 75
" effets en franchise $33,293 74			
Total, péages	19,713 48	49,353 98	69,067 46
Amendes			102 00
Dommages			75 35
Quaiage et emmagasinage			3,497 55
Autres recettes			15,382 93
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			88,125 29

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		36	88						88	36	124	17 60	7 20	24 80
Pommes		4,927								4,927	4,927		739 05	739 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes	155	1,992							155	1,992	2,147	23 25	141 89	165 14
Produits agricoles, non énumérés, animaux	3	2,407							3	2,407	2,410	0 45	361 05	361 50
Instruments aratoires	2								2		2	0 40		0 40
Orge		4,165								4,165	4,165		291 30	291 30
Briques	34								34		34	5 10		5 10
Os		58								58	58		8 70	8 70
Soufre	5								5		5	0 75		0 75
Ciment et chaux hydraulique	2,101		636						2,737		2,737	410 55		410 55
Argile, chaux et sable	341	565						1,132	341	1,697	2,038	51 15	254 55	305 70
Houille		62,503						94,631		157,134	157,134		23,570 10	23,570 10
Maïs		1,701								1,701	1,701		165 84	165 84
Bestiaux	1	12							1	12	13	15	1 80	1 95
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	80	13	10						90	13	103	18 00	2 60	20 60
Bois de teint. et mat. tinctor.	2								2		2	0 40		0 40
Poisson	452		50						502		502	75 30		75 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine	8	3,682							8	3,682	3,690	1 20	552 30	553 50
Meubles	72	618	3						75	618	693	15 00	123 60	138 60
Gypse	1								1		1	0 15		0 15
Verrerie, de toutes sortes	266	17	152						418	17	435	83 60	3 40	87 00
Foin, pressé														
Cochons		5								5	5		0 75	0 75
Chevaux	16	30							16	30	46	2 40	4 50	6 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		39								39	39		5 85	5 85
Glace														

Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171	175 65		175 65
" en gueuse	766		64						830		830	124 50		124 50
" tout autre	1,077	13	381						1,458	13	1,471	218 70	1 95	220 65
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre min., excepté le fer														
Saindoux et lu ile de saindoux	66		16						82		82	12 30		12 30
Farine, de toutes sortes		41								41	41		6 15	6 15
Viandes, autres que le lard	5	3							5	3	8	0 75	0 45	1 20
Marbre														
Manille	9								9		9	1 80		1 80
Mélasse	21		32						53		53	10 60		10 60
Clous	700	8	263						963	8	971	192 60	1 60	194 20
Avoine		5,802								5,802	5,802		710 66	710 66
Huile, en barils	295	99	1						296	99	395	59 20	19 80	79 00
Tourteaux oléagineux														
Pois		13,750								13,750	13,750		1,711 11	1,711 11
Pommes de terre		17								17	17		2 55	2 55
Lard	6	22							6	22	28	0 90	3 30	4 20
Peinture	132	22	17						149	22	171	29 80	4 40	34 20
Poix et goudron	26	2	15						41	2	43	8 20	0 40	8 60
Guénilles	3	63							3	63	66	0 60	12 60	13 20
Seigle		377								377	377		47 58	47 58
Résine	8									8	8	1 60		1 60
Sel	1,584		1,941						3,525		3,525	528 75		528 75
Pierre, pour la taille		160	145						145	160	305	21 75	24 00	45 75
" ouvrée	9								9		9	1 80		1 80
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes		26								26	26		3 90	3 90
Moutons		2								2	2		0 30	0 30
Cendre de soude	554	24	378						932	24	956	186 40	4 80	191 20
Acier	820		11						831		831	124 65		124 65
Sucre	3,539	10	896						4,435	10	4,445	887 00	2 00	889 00
Spiritueux, bière, etc	94	436	221					10	315	446	761	63 00	89 20	152 20
Tabac, brut														
Suif	28								28		28	4 20		4 20
Etain	268	3	27						295	3	298	59 00	0 60	59 60
Térébenthine	10								10		10	2 00		2 00
Blé		14,404						5,087		19,491	19,491		2,642 98	2,642 98
Blanc de plomb	135		8						143		143	28 60		28 60
Blanc de céruse	148		83						231		231	46 20		46 20
Laine		10	13						13	10	23	1 95	1 50	3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,761	1,899	472					37	3,233	1,936	5,169	646 60	387 20	1,033 80
Ecorce														
Barils, vides	131	2							131	2	133	24 38	0 14	24 52
Courbes pour bâtiments														
Flottes		400								400	400		2 80	2 80
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages,—Montée.	Montant des péages.—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	268	567						527	268	1,094	1,362	23 85	98 55	122 40
" en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires														
" en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds de barils														
" pipes														
" Indes oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôture, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.	300								300		300	15 00		15 00
" " en rad.		200								200	200		2 00	2 00
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	20								20		20	8 00		8 00
Total du fret payant péages	18,279	121,132	6,137					101,424	24,416	222,556	246,972	4,215 78	32,017 00	36,232 78
Articles en franch. ayant payé pleins péages s. le c. Welland														
Pommes		54								54	54			
Cendre		17								17	17			

Barils vides		1								1	1			
Maïs		53,689								53,689	53,689			
Poisson		9								9	9			
Fleur de farine		2,635						239		2,874	2,874			
Meubles		1								1	1			
Peaux vertes, etc		20								20	20			
Chevaux		2								2	2			
Bois de service, scié, sur nav.		1,678								1,678	1,678			
Farines, de toutes sortes		16								16	16			
Viandes, autres que le lard		94								94	94			
Marchandises		36								36	36			
Pois		524								524	524			
Seigle		9,119								9,119	9,119			
Graines, de toutes sortes		75								75	75			
Bois de c., carré, en radeaux		440								440	440			
Douves et fonds, pipes		8								8	8			
" Indes occid.		200								200	200			
Blé		194,281								194,281	194,281			
Whisky, etc		6								6	6			
Houille, en franchise, par un arrêté en conseil	7,343		200						7,543		7,543			
Cryolithe, ayant p. pleins péages sur le c. Rideau, en fran.		614								614	614			
Grand total, fret	25,622	384,651	6,337					101,665	31,959	486,314	518,273			

Total des péages sur navires	5,306 75	5,399 23	10,705 98
" passagers	297 25	1,386 20	1,683 45
" articles en franchise $28,366 76			
Total des péages	9,819 78	38,802 43	48,622 21

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée,	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes	20	262	6					6	26	268	294	2 32	12 73	15 05
Produits, agricoles, non énumérés, légumes	110	1,828					1		111	1,828	1,939	9 48	68 00	77 48
Produits agricoles, non énumérés, animaux	122	83							122	83	205	8 47	6 03	14 50
Instruments aratoires	94	1							94	1	95	11 61	0 10	11 71
Orge	741	4,434							741	4,434	5,175	27 81	160 63	188 44
Briques	10,284	362					193		10,477	362	10,839	415 17	23 03	438 20
Os		17								17	17		1 32	1 32
Soufre	552								552		552	53 83		53 83
Ciment et chaux hydraulique	821	242							821	242	1,063	70 45	9 09	79 54
Argile, chaux et sable	18,190	4,996			40		3,104		21,334	4,996	26,330	824 18	200 59	1,024 77
Houille		4,423		8		1,527		14,981		20,939	20,939		1,503 06	1,503 06
Maïs	8	2,617		15					8	2,632	2,640	0 72	99 02	99 74
Bestiaux	50	229							50	229	279	2 78	15 74	18 52
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	71	6							71	6	77	11 63	0 30	11 93
Bois de teint. et matières tinct.	43						108		151		151	7 89		7 89
Poisson	382	42							382	42	424	19 31	2 91	22 22
Lin et chanvre														
Fleur de farine	836	1,232				4			836	1,236	2,072	56 30	48 27	104 57
Meubles	274	246							274	246	520	22 87	14 40	37 27
Gypse	2,472	37							2,472	37	2,509	33 40	1 42	34 82
Verrerie, de toutes sortes	60	54					2		62	54	116	9 51	3 25	12 76
Foin, pressé	458	655							458	655	1,113	17 71	40 12	57 83
Cochons														
Chevaux	167	288							167	288	455	8 79	16 11	24 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		8								8	8		0 59	0 59
Glace														

Fer, chemin de fer	32	4							32	4	36	2 04	0 15	2 19
" en gueuse	418	10							418	10	428	32 60	0 38	32 98
" tout autre	10,677	1,804							10,677	1,804	12,481	440 19	70 57	510 76
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	64	72							64	72	136	5 44	2 78	8 22
Farine, de toutes sortes	613	570							613	570	1,183	25 27	25 03	50 30
Viandes, autres que le lard	10	2							10	2	12	1 07	08	1 15
Marbre	5						12		17		17	1 55		1 55
Manille														
Mélasse	679	22							679	22	701	61 79	1 10	62 89
Clous	486	676							486	676	1,162	82 75	33 80	116 55
Avoine	872	37,620							872	37,620	38,492	29 92	1,339 50	1,369 42
Huile, en barils	513	58					121		634	58	602	58 51	2 90	61 41
Tourteaux oléagineux	3								3		3	16		16
Pois	549	33,120							549	33,120	33,669	15 56	1,143 17	1,158 73
Pommes de terre	52	70							52	70	122	2 00	4 86	6 86
Lard	370	170							370	170	540	38 27	6 52	44 79
Peinture	80	165					26		106	165	271	13 98	8 25	22 23
Poix et goudron	45	46					201		246	46	292	16 27	2 35	18 62
Guénilles	54	3							54	3	57	5 40	30	5 70
Seigle	17	606							17	606	623	1 66	21 58	23 24
Résine	307	47					1,802		2,109	47	2,156	107 30	2 35	109 65
Sel	2,063	31							2,063	31	2,094	184 62	1 52	186 14
Pierre, pour la taille	191				60	60	1,413		1,664	60	1,724	62 87	2 25	65 12
" ouvrée	317								317		317	15 85		15 85
" impropre à la taille, non ouvrée	83	4,268							83	4,268	4,351	1 65	85 35	87 00
Graines, de toutes sortes	6,076	353							6,076	353	6,429	229 84	12 65	242 49
Moutons	3	108							3	108	111	24	8 04	8 28
Cendre de soude	76	11							76	11	87	12 58	55	13 13
Acier	195	13							195	13	208	8 34	51	8 85
Sucre	1,244	24							1,244	24	1,268	239 81	1 20	241 01
Spiritueux, bière, etc	279	37							279	37	316	43 00	1 85	44 85
Tabac, brut	1								1		1	10		10
Suif	8	1							8	1	9	30	08	38
Etain	96	14							96	14	110	14 08	70	14 78
Térébenthine	13	26					141		154	26	180	9 45	1 30	10 75
Blé	14,455	34,663							14,455	34,663	49,118	542 22	1,217 22	1,759 44
Blanc de plomb	15								15		15	2 22		2 22
Blanc de céruse	44								44		44	9 76		9 76
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,744	941	5	34	407	450	1,243		5,399	1,425	6,824	545 71	104 90	650 61
Ecorce					5				5		5	19		19
Barils, vides	284	5			19				303	5	308	22 44	45	22 89
Courbes pour bâtiments														
Flottes	3,100	3,964							3,100	3,964	7,064	73 29	52 43	125 72
Bois de chauffage, sur navires	6,202	7,345	9	1,170	171				6,382	8,515	14,897	106 70	227 19	333 89

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	19,829	14,125	33	197		5			19,862	14,327	34,189	471 44	506 67	978 11
" " en rad.		125								125	125		5 64	5 64
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		13,540								13,540	13,540		338 50	338 50
Traverses, sur navires	148								148		148	2 95		2 95
" en radeaux														
Billots de sciage	88	18,271							88	18,271	18,359	2 00	418 24	420 24
Douves et fonds, barils														
" pipes		80								80	80		2 50	2 50
" Indes occid.		104								104	104		3 90	3 90
Douves, saloirs														
Bardeaux	25	3							25	3	28	3 87	0 45	4 32
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const, carré, sur nav.	328	2,057							328	2,057	2,385	7 88	26 14	34 02
" " en rad.	1,630	7,037							1,630	7,037	8,667	48 90	184 85	233 75
Traverses		8,222								8,222	8,222		21 40	21 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	6	18							6	18	24	0 60	3 50	4 40
Total du fret payant péages	112,144	212,513	53	1,424	702	2,046	8,367	14,987	121,266	230,970	352,236	5,218 86	8,122 36	13,341 10
Articles en franch. ayant payé pleins péages sur le c. Welland:														
Maïs		1,310								1,310	1,310			
Houille, en fr., par ordre en C.	65,688						26,638		92,326		92,326			

Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884 :—											
Ciment et chaux hydraulique	.....	456	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	456	456
Argile, chaux et sable	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500	.....	500
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,398	.....	1,398	1,398
Fer, tout autre	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	10
Bois de serv., scié, sur nav	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	121
Piquets, etc. "	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Pierre, pour la taille	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	.....	124
Fret, grand total	178,456	214,411	53	1,424	702	2,046	35,005	16,385	214,216	234,266	448,482

Total des péages sur navires	4,232 49	1,746 24	5,978 73
" passagers	457 89	667 41	1,125 30
" articles en franchise ... $ 4,926 98			
Total des péages	9,909 24	10,536 01	20,445 25

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		5								5	5	0 95
Pommes	14	93							14	93	107	5 50
Produit agricoles non énumérés, légumes	13	227							13	227	240	21 55
" " animaux	12	1,417							12	1,417	1,429	118 31
Instruments aratoires	9	13							9	13	22	2 65
Orge		76								76	76	5 03
Briques												
Os		1								1	1	0 10
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		4								4	4	0 34
Argile, chaux et sable		7,002								7,002	7,002	218 74
Houille												
Maïs		4								4	4	0 39
Bestiaux	1	527							1	527	528	35 74
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	5	1							5	1	6	0 49
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	2	6							2	6	8	0 64
Lin et chanvre												
Fleur de farine	4	22							4	22	26	1 97
Meubles	8	28							8	28	36	4 28
Gypse		1								1	1	0[illegible]
Verrerie, de toutes sortes	7	1							7	1	8	0 54
Foin, pressé		860								860	860	81 32
Cochons		21								21	21	1 36
Chevaux	27	149							27	149	176	8 35
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		5								5	5	0 50
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" toute autre	17	54							17	54	71	4 70
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim. et autre min., exc. le fer		581							581	581	29 05
Saindoux et huile de saindoux		5							5	5	18
Farines, de toutes sortes		73							73	73	5 57
Viandes, autres que le lard		1							1	1	10
Marbre		1	1					1	1	2	24
Manille											
Mélasse	12							12		12	70
Clous	13							13		13	75
Avoine		4,579							4,579	4,579	356 12
Huile, en barils	12	5						12	5	17	1 13
Tourteaux oléagineux											
Pois		989							989	989	71 29
Pommes de terre		580							580	580	46 49
Lard	17	20						17	20	37	2 26
Peinture	1	2						1	2	3	43
Poix et goudron	1							1		1	05
Guénilles		22							22	22	4 00
Seigle		57							57	57	5 52
Résine	2							2		2	15
Sel	24							24		24	1 65
Pierre, pour la taille		1							1	1	10
" ouvrée											
" impropre à la taille, non ouvrée											
Graines, de toutes sortes		38							38	38	2 70
Moutons		345							345	345	24 42
Cendre de soude		3							3	3	57
Acier											
Sucre	54	2						54	2	56	10 89
Spiritueux, bière, etc	10	1						10	1	11	79
Tabac, brut											
Suif		18							18	18	1 15
Etain	14							14		14	75
Térébenthine											
Blé		28							28	28	2 11
Blanc de plomb		1							1	1	19
Blanc de céruse											
Laine		9							9	9	89
Tous autres effets et marchandises non énumérés	88	281						88	281	369	47 81
Ecorces											
Barils, vides		35							35	35	4 15
Courbes, pour bâtiments	1							1		1	03
Flottes		41,060							41,060	41,060	451 33
Bois de chauffage, sur navires	174	31,854		1,137				174	32,991	33,165	1,321 53
" en radeaux		420							420	420	4 20
Cercles		28							28	28	2 00
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires	9	368,927		99,988				9	468,915	468,924	34,940 41
" en radeaux		99							99	99	13 11
Mâts, espars et poteaux de télégr., sur navires		36							36	36	2 79
" " en radeaux											

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires		125		200						325	325	53 50
" en radeaux		1,563								1,563	1,563	83 34
Billots de sciage		21,085								21,085	21,085	481 88
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		71		455						526	526	457 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	0 88
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		2,560								2,560	2,560	62 91
" en radeaux		12,480								12,480	12,480	145 28
Traverses		1,060								1,060	1,060	2 65
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	551	499,563	1	101,780					552	601,343	601,895	39,159 27
Articles en franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		23,460								23,460	23,460	
Bois de chauffage, en radeaux		4,290								4,290	4,290	
Bois de service, scié, en radeaux		704								704	704	
Bois de construction, carré, en radeaux		2,940								2,940	2,940	
Billots de sciage		13,662								13,662	13,662	
Traverses		60								60	60	
Grand total, fret	551	544,679	1	101,780					552	646,459	647,011	

Total des péages sur navires		3,766 78
" " passagers		140 63
" " articles en franchise	$605.49	
Amendes		10 00
Autres recettes		8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		43,084 68

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	2	292						23	2	715	717	63 16
Produits agricoles, légumes												
" animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques	179	240						326	179	566	745	46 58
Os			139						139		139	13 90
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable	135							4,533	135	4,533	4,668	483 55
Houille						20		86,480		86,500	86,500	8,478 16
Maïs												
Bestiaux		45								45	45	1 50
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		16						3		19	19	1 84
Bois de teinture et matières tinctoriales								80		80	80	8 00
Poisson	1								1		1	0 04
Lin et chanvre												
Fleur de farine	270	15							270	15	285	9 51
Meubles								2		2	2	0 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	330	2,953	444						774	2,953	3,727	153 28
Cochons												
Chevaux		24								24	24	0 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	2							8	2	8	10	0 87
Minerai de fer												

Cryolithe, minerai chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	2								2		2	0 08
Clous	1								1		1	0 04
Avoine	1	2,549	484						485	2,549	3,034	133 49
Huile, en barils		5	1					123	1	128	129	12 74
Tourteaux oléagineux	5								5		5	0 17
Pois		166								166	166	5 55
Pommes de terre	1	23							1	23	24	0 82
Lard												
Peinture								31		31	31	3 10
Poix et goudron						184		42		226	226	22 60
Guénilles												
Seigle												
Résine	1							2,356	1	2,356	2,357	235 64
Sel	169							148	169	148	317	20 45
Pierre, pour la taille								602		602	602	60 20
" ouvrée								478		478	478	47 80
" impropre à la taille, non ouvrée								21		21	21	7 88
Graines, de toutes sortes												
Moutons		186								186	186	6 20
Cendre de soude								149		149	149	9 93
Acier												
Sucre	2								2		2	0 08
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine								144		144	144	14 40
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	572	279	585					2,267	1,157	2,546	3,703	288 12
Ecorce												
Barils, vides		11								11	11	0 44
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	315	1,604	62,339						62,654	1,604	64,258	2,124 57
" en radeaux												
Cercles			347						347		347	20 80
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	3,667	20	87,743					34	91,410	54	91,464	5,401 74
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires	4,036	.....	2,088	.....	.....	.....	.....	.....	6,124	.....	6,124	488 80
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	.....	23	3 20
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du fret payant péages	9,714	8,828	154,170	.....	.....	204	.....	97,850	163,884	106,882	270,766	18,170 23
Total, péages sur navires												2,701 13
" passagers												88 49
Amendes et dommages												20 00
Autres recettes												1 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau												20,980 85

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 15.—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	14							1	14	15	2 03
Pommes	3	140							3	140	143	4 72
Produits agricoles, non énumérés, légumes	52	63							52	63	115	3 39
" " animaux	70	485							70	485	555	17 56
Instruments aratoires	28	111							28	111	139	13 82
Orge	82								82		82	1 92
Briques	51	43							51	43	94	2 88
Os	10	6							10	6	16	0 55
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	182	20							182	20	202	5 59
Argile, chaux et sable	787	4							787	4	791	24 06
Houille		3,625								3,625	3,625	142 66
Maïs	4	16							4	16	20	0 53
Bestiaux	2	6							2	6	8	0 24
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	40	56							40	56	96	9 43
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	32	6							32	6	38	1 08
Lin et chanvre												
Fleur de farine	59	310							59	310	369	9 59
Meubles	14	27							14	27	41	3 86
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	27	5							27	5	32	3 06
Foin, pressé	161	4							161	4	165	3 95
Cochons		1								1	1	0 03
Chevaux	5	17							5	17	22	0 70
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	5							1	5	6	0 19
Glace												
Fer, chemin de fer	10								10		10	0 24
" en gueuse	243								243		243	8 19
" tout autre	399	101							399	101	500	13 81
" minerai de												
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., except. le fer	714	752							714	752	1,466	72 84

N° (A) 15.—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Saindoux et huile de saindoux	38	40							38	40	78	2 13
Farines, de toutes sortes		60								60	60	1 45
Viandes, autres que le lard	5	7							5	7	12	0 30
Marbre	3	2							3	2	5	0 45
Manille												
Mélasse	56	1							56	1	57	5 21
Clous	241	3							241	3	244	23 50
Avoine	129	1,422							129	1,422	1,551	49 49
Huile, en barils	182	157							182	157	339	32 11
Tourteaux oléagineux		3								3	3	0 11
Pois	13	41							13	41	54	1 57
Pommes de terre	5	201							5	201	206	5 72
Lard	185	36							185	36	221	6 23
Peinture	11	1							11	1	12	1 17
Poix et goudron	2								2		2	0 18
Guénilles	12	37							12	37	49	5 77
Seigle	65	16							65	16	81	2 00
Résine	2								2		2	0 18
Sel	1,737	315							1,737	315	2,052	56 53
Pierre, pour la taille	5	33							5	33	38	1 68
" ouvrée	3								3		3	0 27
" impropre à la taille, non ouvrée		788								788	788	17 51
Graines, de toutes sortes		6								6	6	0 15
Mouton	2								2		2	0 06
Cendre de soude	2								2		2	0 18
Acier	4	6							4	6	10	0 29
Sucre	592	53							592	53	645	61 41
Spiritueux, bière, etc	55	22							55	22	77	7 08
Tabac, brut	1								1		1	0 03
Suif												
Etain	14								14		14	1 34
Térébenthine												
Blé	1	64							1	64	65	1 86
Blanc de plomb	6								6		6	0 54
Blanc de céruse	22								22		22	1 94

Laine	3	11							3	11	14	0 51
Tous autres effets et marchandises non énumérés	721	498							721	498	1,219	122 98
Ecorce		53								53	53	2 48
Barils, vides	54	48							54	48	102	7 91
Courbes pour bâtiments												
Flottes	440	200							440	200	640	10 15
Bois de chauffage, sur navires	32,670	3,039	291						32,961	3,039	36,000	633 99
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	17,327	10,753	1,537						18,864	10,753	29,617	947 34
" en radeaux		5								5	5	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		54								54	54	2 90
" " " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	5,624	126							5,624	126	5,750	649 12
" " en radeaux	534								534		534	46 68
Billots de sciage	47	105							47	105	152	3 48
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	50	61							50	61	111	20 65
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5								5		5	0 77
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	20	20							20	20	40	0 76
" en radeaux	357	20							357	20	377	7 10
Traverses	91	14							91	14	105	9 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué		7								7	7	1 00
Total, fret payant péages	64,313	24,145	1,828						66,141	24,145	90,286	3,102 63
Houille, en franchise, par ordre en conseil	6,080								6,080		6,080	
Grand total, fret	70,393	24,145	1,828						72,221	24,145	96,366	

Total des péages sur navires		1,715 06
" passagers		169 83
" houille en franchise	$ 162 31	
Quaiage et emmagasinage		191 42
Amendes et dommages		23 00
Autres recettes		297 20
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		$ 5,499 14

B. H. TEAKLES.
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 16.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	.....	1,749	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,749	1,749	17 49
Farine	2,150	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,150	65	2,215	22 15
Houille	.....	36,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,597	36,597	365 97
Bois de service	3,838	734	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,838	734	4,572	45 72
Autres produits agricoles	4,854	5,717	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,854	5,717	10,571	105 71
" marchandises	2,719	619	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,719	619	3,338	33 38
Total, fret payant péages	13,561	45,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,561	45,481	59,042	590 42
Total des péages sur navires												2,565 44
Total, revenu												$ 3,155 86

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		26								26	26	0 50
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer												

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe et miner. chim., et autre miner., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Mouton												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	92	78							92	78	170	5 00
Ecorce	78								78		78	3 09
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes		202								202	202	2 76
Bois de chauffage, sur navires	13,257	1,025							13,257	1,025	14,282	154 52
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,307	205							1,307	205	1,512	24 89
" en radeaux	25								25		25	0 50
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	6								6		6	0 55
" " en radeaux	50	1,092							50	1,092	1,142	11 42
Traverses de chemins de fer, sur navires												
" en radeaux		250								250	250	10 00
Billots de sciage	1,855	150							1,855	150	2,005	17 62
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	469	3							469	3	472	15 56
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		50								50	50	0 75
" " en radeaux	140	1,943							140	1,943	2,083	31 63
Traverses	60	150							60	150	210	3 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	17,339	5,174							17,339	5,174	22,513	282 64

Total des péages sur navires	346 21
" passagers	96 91
Autres recettes	76 25
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	802 01

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 18.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	89	362	1						90	362	452	8 54
Produits agricoles, non énumérés, légumes		150								150	150	2 85
Produits agricoles, non énumérés, animaux			1						1		1	0 02
Instruments aratoires	11	3							11	3	14	0 41
Orge		573								573	573	10 77
Briques												
Os		2								2	2	0 04
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique								1		1	1	0 03
Argile, chaux et sable								2		2	2	0 04
Houille								850		850	850	15 97
Maïs												
Bestiaux		5								5	5	0 10
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	14								14		14	0 35
Bois de teinture et matières tinctoriales	4								4		4	0 10
Poisson	1	7	1						2	7	9	0 18
Lin et chanvre												
Fleur de farine	41								41		41	0 81
Meubles	109	9	9					6	118	15	133	3 50
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	2								2		2	0 05
Foin, pressé	2								2		2	0 04
Cochons												
Chevaux	10	11	4					5	14	16	30	0 60
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	2								2		2	0 04
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille	2								2		2	0 05
Mélasse												
Clous	79								79		79	1 98
Avoine		51								51	51	0 96
Huile, en barils	21	4						36	21	40	61	1 54
Tourteaux oléagineux	1								1		1	0 02
Pois	41	1,490							41	1,490	1,531	28 78
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	12	5							12	5	17	0 43
Poix et goudron												
Guénilles	4								4		4	0 10
Seigle	34								34		34	0 64
Résine												
Sel	232	10	1					100	233	110	343	6 47
Pierre, pour la taille	38								38		38	0 72
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	785	30							785	30	815	8 15
Graines, de toutes sortes		152								152	152	2 86
Moutons			17						17		17	0 32
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	297		1						298		298	7 39
Spiritueux, bière, etc	9								9		9	0 23
Tabac, brut												
Suif												
Etain	1								1		1	0 03
Térébenthine												
Blé		765								765	765	14 37
Blanc de plomb	26								26		26	0 65
Blanc de céruse												
Laine		1								1	1	0 02
Tous autres effets et marchandises non énumérés	847	131	1					13	848	144	992	24 91
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	37	90	222						259	90	349	2 93
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,420	9	1,110						2,530	9	2,539	28 62
" en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires			25						25		25	0 25
" en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils		1								1	1	0 05
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	1		23						24		24	2 06
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		3,265								3,265	3,265	40 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2								2		2	0 10
Total du fret payant péages	4,174	7,126	1,416					1,013	5,590	8,139	13,729	219 82
Total des péages sur navires												235 16
" passagers												130 31
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau												585 29

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE.

N° (A) 19.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	417,571	3,845 02	681,459	3,936 69	77,255	255 71
Navires à vapeur américains	495,219	7,428 54	21,098	160 43	438	7 18
Voiliers canadiens	174,507	3,538 67	1,132,464	11,944 20	46,527	614 46
Voiliers américains	105,004	2,342 29	73,662	643 39	138,659	1,823 78
Total, classe n° 1	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Voyageurs	43,884	504 24	64,199	2,808 75	5,218	88 49
Classee n°3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	263	36 44	10,873	443 30	745	46 58
Soufre	.....	.....	557	54 58	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	815	78 05	3,800	490 09	.....	.....
Argile, chaux et sable	70	5 25	28,368	1,330 47	4,668	483 55
Poisson	24	4 05	926	97 52	1	04
Gypse	200	5 00	2,510	34 97	.....	.....
Fer, chemin de fer	163	29 45	1,207	177 84	.....	.....
" en gueuse	.....	.....	1,258	157 48	.....	.....
" tout autre	1,567	269 17	13,952	731 41	10	87
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50	.....	.....
Pierre, pour la taille	1,264	252 80	2,029	110 87	602	60 20
Pommes	550	56 59	5,221	754 10	717	63 16
Orge	6,433	1,286 60	9,340	479 74	.....	.....
Maïs	192,548	38,509 60	4,341	265 58	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	17,048	2,601 40	5,762	658 07	285	9 51
Foin, pressé	.....	.....	1,113	57 83	3,727	153 28
Farines, toutes sortes	31,740	6,348 00	1,224	56 45	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	3	16	5	17
Avoine	37,173	7,434 60	44,294	2,080 08	3,034	133 49
Pois	524	104 80	47,419	2,869 84	166	5 55
Pommes de terre	1	20	139	9 41	24	82
Seigle	9,392	1,878 40	1,000	70 82	.....	.....
Graines, de toutes sortes	125	25 00	6,455	246 39	.....	.....
Tabac, brut	.....	.....	1	10	.....	.....
Blé	232,019	45,792 91	68,609	4,402 42	.....	.....
Tous autres produits agricoles, légumes	507	24 70	4,086	242 62	.....	.....
Os	.....	.....	75	10 02	139	13 90
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons	.....	.....	5	0 75	.....	.....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	113	17 95	47	6 44	.....	.....
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	0 80
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	218	20 52	.....	.....
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35	.....	.....
Lard	44	8 80	568	48 99	.....	.....
Moutons	.....	.....	113	8 58	186	6 20
Suif	108	16 20	37	4 58	.....	.....
Laine	70	14 00	23	3 45	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	2,615	376 00	.....	.....
Total, classe n° 3	536,367	105,377 36	275,659	17,204 48	14,695	1,000 07

MENTAIRE A—*Suite.*

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1892.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
149,529	190 42	156,983	631 12	102,431	783 97	41,601	832 02	35,922	243 07
95	75	1	25	878	14 84	.....	.....	20	25
8,930	34 99	175,370	2,470 85	87,077	857 90	84,752	1,695 04	29,587	102 89
401	9 00	28,331	664 56	6,070	58 35	1,919	38 38	.....	.....
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529	346 21
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
10,459	130 31	11,038	140 63	7,442	169 83	.....	.....	10,199	96 91
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
.....	.....	.....	.....	94	2 88	.....	.....	26	50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	03	4	34	202	5 59	.....	.....	.....	.....
2	04	7,002	218 74	791	24 06	.....	.....	.....	.....
9	18	8	64	38	1 08	1,749	17 49	.....	.....
.....	.....	1	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	243	8 19	.....	.....	.....	.....
2	04	71	4 70	500	13 81	.....	.....	.....	.....
343	6 47	24	1 65	2,052	56 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	29	.....	.....	.....	.....
38	72	1	10	38	1 68	.....	.....	.....	.....
452	8 54	107	5 50	143	4 72	.....	.....	.....	.....
573	10 77	76	5 03	82	1 92	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	39	20	53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	81	26	1 97	369	9 59	2,215	22 15	.....	.....
2	04	860	81 32	165	3 95	.....	.....	.....	.....
.....	.....	73	5 57	60	1 45	.....	.....	.....	.....
1	02	.....	.....	3	11	.....	.....	.....	.....
51	96	4,579	356 12	1,551	49 49	.....	.....	.....	.....
1,531	28 78	989	71 29	54	1 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	580	46 49	206	5 72	.....	.....	.....	.....
34	64	57	5 52	81	2 00	.....	.....	.....	.....
152	2 86	38	2 70	6	15	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	03	.....	.....	.....	.....
765	14 37	28	2 11	65	1 86	.....	.....	.....	.....
150	2 85	240	21 55	115	3 39	10,571	105 71	.....	.....
2	0 04	1	0 10	16	0 55	.....	.....	.....	.....
5	0 10	528	35 74	8	0 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21	1 36	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 50	6	0 19	.....	.....	.....	.....
30	0 60	176	8 35	22	0 70	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 18	78	2 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	12	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	37	2 26	221	6 23	.....	.....	.....	.....
17	0 32	345	24 42	2	0 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	18	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	9	0 89	14	0 51	.....	.....	.....	.....
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56	.....	.....	.....	.....
4,203	79 22	17,343	1,025 19	7,834	229 33	14,535	145 35	26	50

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	19	3 80	124	24 80	.....	.....
Instruments aratoires	11	1 65	97	12 11	.....	.....
Faïencerie et poterie	.....	.....	180	32 53	19	1 84
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	153	8 29	80	8 00
Meubles	25	4 02	1,213	175 87	2	0 20
Verrerie, de toutes sortes	89	13 35	551	99 76	.....	.....
Marbre	3,190	478 50	17	1 55	.....	.....
Manille	66	9 90	9	1 80	.....	.....
Mélasse	107	16 05	754	73 49	2	0 08
Clous	40	4 95	2,133	310 75	1	0 04
Huile, en barils	44	3 45	1,087	140 41	129	12 74
Peinture	20	3 00	442	56 43	31	3 10
Poix et goudron	.....	.....	335	27 22	226	22 60
Guénilles	.....	.....	123	18 90	.....	.....
Résine	.....	.....	2,164	111 25	2,357	235 64
Cendre de soude	14	2 10	1,043	204 33	149	9 93
Sucre	3,172	430 49	5,713	1,130 01	2	0 08
Pierre, ouvrée	.....	.....	326	17 65	478	47 80
Etain	20	3 00	408	74 38	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	190	12 75	144	14 40
Blanc de plomb	.....	.....	158	30 82	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	275	55 96	.....	.....
Whisky et tous autres spiritueux	161	27 32	1,077	197 05	.....	.....
Marchandises non énumérées	40,262	5,934 71	11,993	1,684 41	3,703	288 12
Total, classe n° 4	47,240	6,936 29	30,565	4,502 52	7,323	644 57
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	5	19	.....	.....
Barils, vides	30	5 72	441	47 41	11	0 44
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	4	0 25	7,464	128 52	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	7,020	337 00	14,897	333 89	64,258	2,124 57
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	86,072	15,427 50	35,551	1,100 51	91,464	5,401 74
" en radeaux	.....	.....	125	5 64	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	347	20 80
Trav. de chemins de fer, sur navires	217	6 78	148	2 95	6,124	488 80
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et pot. de télégr., en rad.	5	0 25	13,540	338 50	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	43,648	6,541 16	2,685	49 02	.....	.....
" " en radeaux	170	4 80	8,867	235 75	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	7	2 80	44	12 10	.....	.....
Bardeaux	25	18 10	28	4 32	23	3 20
Piquets et perches pour clôtures sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	2,555	104 05	18,359	420 24	.....	.....
Douves et fonds, barils	95	7 60	.....	.....	.....	.....
" pipes	88	16 10	80	2 50	.....	.....
" Indes occidentales	276	51 68	104	3 90	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	8,222	21 40	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total classe n° 5	140,212	22,523 79	110,560	2,706 84	162,227	8,039 55

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	....	5	0 95	15	2 03	.....	.....	.....	.....
14	0 41	22	2 65	139	13 82	.....	.....	.....	.....
14	0 35	6	0 49	96	9 43	.....	.....	.....	.....
4	0 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
133	3 50	36	4 28	41	3 86	.....	.....	.....	.....
2	0 05	8	0 54	32	3 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 24	5	0 45	.....	.....	.....	.....
2	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 70	57	5 21	.....	.....	.....	.....
79	1 98	13	0 75	244	23 50	.....	.....	.....	.....
61	1 54	17	1 13	339	32 11	.....	.....	.....	.....
17	0 43	3	0 43	12	1 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	2	0 18	.....	.....	.....	.....
4	0 10	22	4 00	49	5 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 15	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	2	0 18	.....	.....	.....	.....
298	7 39	56	10 89	645	61 41	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	3	0 27	.....	.....	.....	.....
1	0 03	14	75	14	1 34	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	0 65	1	0 19	6	0 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	22	1 94	.....	.....	.....	.....
9	0 23	11	0 79	77	7 08	.....	.....	.....	.....
992	24 91	369	47 81	1,219	122 98	3,338	33 38	170	5 10
1,656	41 72	603	77 36	3,021	296 51	3,338	33 38	170	5 10
.....	.....	.....	.....	53	2 48	.....	.....	78	3 09
.....	.....	35	4 15	102	7 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	41,060	4,51 33	640	10 15	.....	.....	202	2 76
349	2 93	33,165	1,321 53	36,000	633 99	.....	.....	14,282	154 52
.....	.....	420	4 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,539	28 62	468,924	34,940 41	29,617	947 34	4,572	45 72	1,512	24 89
.....	.....	99	13 11	5	0 19	.....	.....	25	50
.....	.....	28	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	0 25	325	53 50	5,750	649 12	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,563	83 34	534	46 68	.....	.....	250	10 00
.....	.....	36	2 79	54	2 90	.....	.....	6	55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,142	11 42
.....	.....	2,560	62 91	40	0 76	.....	.....	50	75
3,265	40 75	12,480	145 28	377	7 10	.....	.....	2,083	31 63
2	0 10	.....	.....	7	1 00	.....	.....	.....	.....
24	2 06	526	457 68	111	20 65	.....	.....	472	15 56
.....	.....	1	0 88	5	0 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21,085	481 88	152	3 48	.....	.....	2,005	17 62
1	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,060	2 65	105	9 26	.....	.....	210	3 75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,205	74 76	583,368	38,027 67	73,552	2,343 78	4,572	45 72	22,317	277 04

N° (A) 19.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	211,616	42,284 12	178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
Cryolithe ou minerai chimique	69	3 45	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre impropre à la taille, non ouvrée	10,294	1,019 47	4,351	87 00	21	7 88
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	221,979	43,307 05	182,424	25,160 16	86,521	8,486 04
Total, fret et péages	945,798	195,803 25	599,208	69,067 46	270,766	20,959 85
Bois de construction et autres bois, en fr.	.....	.....	2,449	290 28	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	9,756	1,434 80	365,098	33,003 46	.....	.....
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	955,554	197,238 05	966,755	102,361 20	270,766	20,959 85

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
850	15 97	.....	.....	3,625	142 66	36,597	365 97	.....	.....
.....	.....	581	29 05	1,466	72 84	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
815	8 15	.....	.....	788	17 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,665	24 12	581	29 05	5,879	233 01	36,597	365 97	.....	.....
13,729	585 29	601,895	43,066 68	90,286	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76
.....	.....	45,116	605 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	6,080	162 31	.....	.....	.....	.....
13,729	585 29	647,011	43,672 17	96,366	5,149 83	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	43,884	504 24	64,199	2,808 75	5,218	88 49
Produits des forêts.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce	...	...	5	0 19	...	...
Courbes pour bâtiments	...	...	...	...	...	...
Flottes	4	0 25	7,464	128 52	...	...
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage	7,020	337 00	14,897	333 89	64,258	2,124 57
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	...	...	347	20 80
Bois de service scié	86,072	15,427 50	35,676	1,106 15	91,464	5,401 74
" En franchise	...	...	1,799	...	...	...
Mâts, espars, etc.	5	0 25	13,540	338 50	...	...
Traverses de chemins de fer	217	6 78	148	2 95	6,124	488 80
Billots de sciage	2,555	104 05	18,359	420 24	...	...
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Douves, de toutes sortes	459	75 38	184	6 40	...	...
" En franchise	...	...	208	...	...	...
Bardeaux	25	18 10	28	4 32	23	3 20
Piquets et perches	...	...	...	...	...	...
" En franchise	...	...	1	...	...	...
Bois de construction, carré	43,818	6,545 96	11,552	284 77	...	...
" En franchise	...	...	440	...	...	...
Traverses	...	...	8,222	21 40	...	...
" En franchise	...	...	...	...	...	...
Total	140,175	22,515 27	112,523	2,647 43	162,216	8,039 11
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons	...	...	5	0 75	...	...
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	80
" En franchise	...	...	2	...	...	...
Moutons	...	...	113	8 58	186	6 20
Total	92	3 05	913	61 60	255	8 50
Produits des animaux.						
Os	...	...	75	10 02	139	13 90
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	113	17 95	47	6 44	...	...
" " En fr.	...	...	20	...	...	...
Saindoux et huile de saindoux	...	...	218	20 52	...	...
" En franchise	16	...	...	...	...	...
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35	...	...
" En franchise	...	...	94	...	...	...
Lard	44	8 80	568	48 99	...	...
Suif	108	16 20	37	4 58	...	...
Laine	70	14 00	23	3 45	...	...
" En franchise	13	...	...	...	...	...
Produits agricoles, non énumérés, animaux	...	...	2,615	376 00	...	...
Total	443	72 75	3,717	472 35	139	13 90

MENTAIRE A—*Suite.*

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1892, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529	346 21
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
10,459	130 31	11,038	140 63	7,442	169 83	.....	.....	10,199	96 91
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
.....	.....	.....	.....	53	2 48	.....	.....	78	3 09
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	41,060	451 33	640	10 15	.....	.....	202	2 76
.....	.....	23,460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
349	2 93	33,585	1,325 73	36,000	633 99	.....	.....	14,282	154 52
.....	.....	4,290	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	28	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,539	28 62	469,023	34,953 52	29,622	917 53	4,572	45 72	1,537	25 39
.....	.....	704	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	36	2 79	54	2 90	.....	.....	1,148	11 97
25	0 25	1,888	136 84	6,284	695 80	.....	.....	250	10 00
.....	.....	21,085	481 88	152	3 48	.....	.....	2,005	17 62
.....	.....	13,662	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	2 06	526	457 68	111	20 65	.....	.....	472	15 56
.....	.....	1	0 88	5	0 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,265	40 75	15,040	208 19	417	7 86	.....	.....	2,133	32 38
.....	.....	2,940	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,060	2 65	105	9 26	.....	.....	210	3 75
.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,203	74 66	628,449	38,023 52	73,443	2,334 87	4,572	45 72	22,317	277 04
5	0 10	528	35 74	8	24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21	1 36	1	0 03	.....	.....	.....	.....
30	0 60	176	8 35	22	0 70	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	0 32	345	24 42	2	0 06	.....	.....	.....	.....
52	1 02	1,070	69 87	33	1 03	.....	.....	.....	.....
2	0 04	1	0 10	16	0 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 50	6	0 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 18	78	2 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	12	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	37	2 26	221	6 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	18	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	9	0 89	14	0 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56	.....	.....	.....	.....
4	0 08	1,505	123 49	902	27 47	.....	.....	.....	.....

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles, non énumérés, légumes	507	24 70	4,086	242 62	.....	.....
Pommes	550	56 59	5,221	754 10	717	63 16
" En franchise	.....	.....	54	.....	.....	.....
Orge	6,433	1,286 60	9,340	479 74	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	192,548	38,509 60	4,341	265 58	.....	.....
" En franchise	.....	.....	54,999	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	17,048	2,601 40	5,762	658 07	285	9 51
" En franchise	.....	.....	2,874	.....	.....	.....
Foin, pressé	.....	.....	1,113	57 83	3,727	153 28
Farines, de toutes sortes	31,740	6,348 00	1,224	56 45	.....	.....
" En franchise	.....	.....	16	.....	.....	.....
Manille	66	9 90	9	1 80	.....	.....
Avoine	37,173	7,434 60	44,294	2,080 08	3,034	133 49
Pois	524	104 80	47,419	2,869 84	166	5 55
" En franchise	.....	.....	524	.....	.....	.....
Pommes de terre	1	20	139	9 41	24	82
Seigle	9,392	1,878 40	1,000	70 82	.....	.....
" En franchise	.....	.....	9,119	.....	.....	.....
Graines—Lin, trèfle et herbes	125	25 00	6,455	246 39	.....	.....
" " En franchise	.....	.....	75	.....	.....	.....
Tabac, brut	.....	.....	1	10	.....	.....
Blé	232,019	45,792 91	68,609	4,402 42	.....	.....
" En franchise	.....	.....	194,281	.....	.....	.....
Total	528,126	104,072 70	460,955	12,195 25	7,953	365 81
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	19	3 80	124	24 80	.....	.....
" En franchise	88	.....	17	.....	.....	.....
Instruments aratoires	11	1 65	97	12 11	.....	.....
Barils, vides	30	5 72	441	47 41	11	0 44
" En franchise	.....	.....	1	.....	.....	.....
Briques	263	36 44	10,873	443 30	745	46 58
Ciment et chaux hydraulique	815	78 05	3,800	490 09	.....	.....
" En franchise	1,570	.....	456	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	.....	.....	180	32 53	19	1 84
" En franchise	8	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	25	4 02	1,213	175 87	2	20
" En franchise	3	.....	1	.....	.....	.....
Verrerie	89	13 25	551	99 76	.....	.....
" En franchise	152	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	163	29 45	1,207	177 84	.....	.....
" En franchise	1,171	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, en gueuse	.....	.....	1,258	157 48	.....	.....
" En franchise	74	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, tout autre	1,567	269 17	13,952	731 41	10	0 87
" En franchise	387	.....	10	.....	.....	.....
Mélasse	107	16 05	754	73 49	2	0 08
" En franchise	32	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	40	4 95	2,133	310 75	1	0 04
" En franchise	276	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	44	3 45	1,087	140 41	129	12 74
" En franchise	2	.....	.....	.....	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	3	0 16	5	0 17
Peinture	20	3 00	442	56 43	31	3 10
" En franchise	15	.....	.....	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	.....	335	27 22	226	22 60
" En franchise	15	.....	.....	.....	.....	.....
Résine	.....	.....	2,164	111 25	2,357	235 64
Cendre de soude	14	2 10	1,043	204 33	149	9 93
" En franchise	352	.....	.....	.....	.....	.....

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
150	2 85	240	21 55	115	3 39	10,571	105 71	.....	.....
452	8 54	107	5 50	143	4 72	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
573	10 77	76	5 03	82	1 92	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 39	20	0 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	0 81	26	1 97	369	9 59	2,215	22 15	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	860	81 32	165	3 95	.....	.....	.....	.....
.....	.....	73	5 57	60	1 45	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
51	0 96	4,579	356 12	1,551	49 49	.....	.....	.....	.....
1,531	28 78	989	71 29	54	1 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	580	46 49	206	5 72	.....	.....	.....	.....
34	0 64	57	5 52	81	2 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
152	2 86	38	2 70	6	0 15	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
765	14 37	28	2 11	65	1 86	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,753	70 67	7,657	605 56	2,918	86 37	12,786	127 86	.....	.....
.....	.....	5	0 95	15	2 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	0 41	22	2 65	139	13 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	35	4 15	102	7 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	94	2 88	.....	.....	26	0 50
1	0 03	4	0 34	202	5 59	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	0 35	6	0 49	96	9 43	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
133	3 50	36	4 28	41	3 86	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	8	0 54	32	3 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	0 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	243	8 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	71	4 70	500	13 81	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 70	57	5 21	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
79	1 98	13	0 75	244	23 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
61	1 54	17	1 13	339	32 11	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	.....	.....	3	0 11	.....	.....	.....	.....
17	0 43	3	0 43	12	1 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 15	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

N (A) 20.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures—Suite.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Spiritueux, whisky, etc.	161	27 32	1,077	197 05	...	...
" En fr	220	...	6	...	...	...
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50	...	...
" En fr	269	...	...	...	...	...
Sucre	3,172	430 49	5,713	1,130 01	2	0 08
" En fr	1,320	...	...	...	...	...
Etain	20	3 00	408	74 38	...	...
" En fr	27	...	...	...	...	...
Térébenthine	...	...	190	12 75	144	14 40
Blanc de plomb	...	...	158	30 82	...	...
" En fr	6	...	...	...	...	...
Blanc de céruse	...	...	275	55 96	...	...
" En fr	71	...	...	...	...	...
Articles en bois	7	2 80	44	12 10	...	...
Total	15,182	1,318 41	51,052	4,963 21	3,833	348 71
Marchandises.						
Soufre, brut	...	...	557	54 58	...	...
Argile, chaux et sable	70	5 25	28,368	1,330 47	4,668	483 55
" En fr	240	...	500	...	...	...
Houille	211,616	42,284 13	178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
" En fr	...	...	101,267	...	...	...
Bois de teinture et matières tinctoriales	...	...	153	8 29	80	8 00
Poisson	24	4 05	926	97 52	1	0 04
" En fr	426	...	9	...	...	...
Gypse	200	5 00	2,510	34 97	...	...
Minerais, de toutes sortes	69	3 45	...	...	...	...
" En fr	286	...	614	...	...	...
Marbre	3,190	478 50	17	1 55	...	...
Guénilles	...	...	123	18 90	...	...
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
" En fr	2,034	...	...	...	...	...
Pierre, de toutes sortes	11,558	1,272 27	6,706	215 52	1,101	115 88
" En fr	145	...	124	...	...	...
Tous autres effets et marchandises non énumérés	40,262	5,934 71	11,993	1,684 41	3,703	288 12
" En fr	538	...	36	...	...	...
Total	271,536	50,162 31	337,595	27,549 85	96,370	9,394 20
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	955,554	195,803 25	966,755	69,067 46	270,766	20,959 85

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
9	0 23	11	0 79	77	7 08	...	...	...	...
...	...	...	...	10	0 29	...	...	...	...
298	7 39	56	10 89	645	61 41	...	...	...	...
1	0 03	14	0 75	14	1 34	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	0 65	1	0 19	6	0 54	...	...	...	...
...	...	...	...	22	1 94	...	...	...	...
2	10	...	...	7	1 00	...	...	...	...
660	16 75	320	34 50	2,916	207 06	...	...	26	0 50
2	0 04	7,062	218 74	791	24 06	...	...	...	...
850	15 97	...	...	3,625	142 66	36,597	365 97	...	...
...	...	...	...	6,080	...	...	...	...	...
4	0 10	...	...	...	...	...	...	...	...
9	0 18	8	0 64	38	1 08	1,749	17 49	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1	0 10	...	...	...	...	...	...
...	...	581	29 05	1,466	72 84	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	2	0 24	5	45	...	...	...	...
4	0 10	22	4 00	49	5 77	...	...	...	...
343	6 47	24	1 65	2,052	56 53	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
853	8 87	1	0 10	829	19 46	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
992	24 91	369	47 81	1,219	122 98	3,338	33 38	170	5 10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,057	56 64	8,010	302 33	16,154	445 83	41,684	416 84	170	5 10
13,729	585 29	647,011	43,066 68	96,366	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Total des péages.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	.....	.....	3 79	6 06	3 27	4 54	4 60	0 25	11 45	.....	33 96
Colborne	.....	.....	6,505 16	20,211 65	16,662 95	18,684 07	18,049 47	21,974 25	19,836 81	14,189 26	2,047 54	138,161 16
Dalhousie	.....	.....	4,878 01	4,581 77	4,819 45	7,503 40	8,271 78	9,109 28	10,286 47	6,635 52	5 88	56,091 56
Dunnville	.....	.....	.....	29 17	56 04	80 31	92 64	34 67	2 17	116 24	.....	411 24
Maitland	.....	.....	.....	.....	1 76	1 00	1 72	.....	4 08	.....	.....	8 56
Robinson	.....	.....	71 01	151 52	73 45	51 35	24 82	61 51	0 75	59 49	.....	493 90
Sainte-Catherine	.....	.....	30 88	65 84	62 57	131 91	144 82	74 98	75 28	16 59	.....	602 87
Total, canal Welland	.....	.....	11,485 06	25,043 74	21,682 28	26,455 31	26,589 79	31,259 29	30,205 81	21,028 55	2,053 42	195,803 25
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	.....	.....	.....	49 85	96 01	150 41	91 63	152 29	297 34	293 22	.....	1,130 75
Cardinal	.....	.....	127 84	61 22	115 88	128 66	39 27	64 83	78 09	102 05	15 25	733 09
Cornwall	.....	.....	.....	2,859 13	4,063 72	4,413 39	2,576 05	2,642 59	2,265 16	1,508 65	2 20	20,330 89
Kingston	.....	.....	442 91	1,159 45	3,450 13	4,452 56	1,545 10	1,737 87	2,816 19	1,659 29	.....	17,263 50
Lachine	.....	.....	.....	198 51	261 67	223 57	381 04	470 10	326 48	190 71	.....	2,052 08
Montréal	.....	.....	.....	3,321 64	4,053 61	4,671 94	5,091 91	3,473 38	3,812 39	3,079 39	52 89	27,557 15
Total, canaux du St-Laurent	.....	.....	570 75	7,649 80	12,041 02	14,040 53	9,725 00	8,541 06	9,595 65	6,833 31	70 34	69,067 46
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	.....	.....	.....	883 85	1,020 07	1,382 09	1,471 72	1,556 21	1,991 03	737 40	.....	9,042 37
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,507 86	1,659 42	1,518 04	2,155 17	1,420 45	1,375 45	769 98	.....	11,206 37
Saint-Ours	.....	.....	19 45	71 44	77 55	111 34	81 63	96 20	128 51	124 99	.....	711 71
Total, canal Chambly	.....	.....	19 45	3,463 15	2,757 04	3,011 47	3,708 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37	.....	20,959 85

CANAUX D'OTTAWA.												
Ottawa	.....	.....	261 25	3,548 14	3,347 92	3,836 26	3,724 66	3,748 97	3,591 56	1,328 43	.....	23,387 19
Carillon	.....	.....	1 25	23 96	13 03	10 70	12 40	8 42	20 03	6 57	.....	96 30
Grenville	.....	.....	156 65	2,839 98	3,051 44	2,553 56	3,139 03	2,248 14	2,709 52	1,315 68	.....	18,014 00
Sainte-Anne	.....	.....	5 35	114 46	280 15	220 60	349 07	276 49	219 72	103 35	.....	1,569 19
Total, canaux d'Ottawa	.....	.....	424 50	6,526 48	6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,540 83	2,754 03	.....	43,066 68
CANAL RIDEAU.												
Kingston Mills	.....	.....	.....	157 02	86 56	129 38	160 88	158 60	131 48	41 47	.....	865 39
Ottawa	.....	.....	.....	406 19	548 34	657 06	596 25	425 11	495 68	312 68	.....	3,441 31
Smith's Falls	.....	.....	.....	41 86	108 08	141 26	146 76	107 78	68 56	66 52	.....	680 82
Total, canal Rideau	.....	.....	.....	605 07	742 98	927 70	903 89	691 49	695 72	420 67	.....	4,987 52
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	30 92	1 06	180 32	254 58	368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.												
Bobcaygeon	.....	.....	.....	19 81	41 33	67 44	71 72	58 55	66 43	20 41	.....	345 69
Buckhorn	.....	.....	1 00	0 50	8 90	21 80	17 87	11 80	1 00	7 25	.....	70 12
Burleigh	.....	.....	2 36	4 76	21 02	21 58	13 70	6 25	2 27	1 09	.....	73 03
Fenelon Falls	.....	.....	1 00	2 25	7 50	2 50	6 65	4 65	4 25	3 31	.....	32 11
Hastings	.....	.....	.....	13 14	1 93	2 50	2 50	7 00	4 50	2 50	.....	34 07
Peterborough	.....	.....	6 14	16 54	33 11	41 04	23 42	24 05	11 62	14 82	.....	170 74
Total, canaux de la Vallée de Trent	.....	.....	10 50	57 00	113 79	156 86	135 86	112 30	90 07	49 38	.....	725 76
CANAL MURRAY.												
Brighton	.....	.....	24 39	66 32	80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75	.....	585 29
Grand total	30 92	1 06	12,714 97	43,666 14	44,478 18	51,750 92	48,804 51	50,521 07	51,130 63	32,922 38	2,330 89	338,351 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeu	1,226	138,431	139,061	66,162	5,511	528	394	4,297	63,187	209,418	208,153	417,571	3,845 02
" à voiles	592	33,423	32,436	42,823	6,210	908	.....	9,737	48,970	86,891	87,616	174,507	3,538 67
Total, du Canada	1,818	171,854	171,497	108,985	11,721	1,436	394	14,034	112,157	296,309	295,769	592,078	7,383 69
Navires américains, à vapeur	536	67	49	13,248	225	232,018	184,440	228	64,944	245,561	249,658	495,219	7,428 54
" à voiles	261	575	.....	7,566	4,609	39,325	35,872	4,588	12,469	52,054	52,950	105,004	2,342 29
Total, Etats-Unis	797	642	49	20,814	4,834	271,343	220,312	4,816	77,413	297,615	302,608	600,223	9,770 83
Grand total, canal Welland	2,615	172,496	171,546	129,799	16,555	272,779	220,706	18,850	189,570	593,924	598,377	1,192,301	17,154 52
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur	3,158	355,914	304,750	13,618	11	.....	.....	11	7,155	369,543	311,916	681,459	3,936 69
" à voiles	6,076	602,400	445,468	31,842	15	30	.....	.....	52,709	634,272	498,192	1,132,464	11,944 20
Total, du Canada	9,234	958,314	750,218	45,460	26	30	.....	11	59,864	1,003,815	810,108	1,813,923	15,880 89
Navires américains, à vapeur	546	113	226	2,639	10	8,036	8,120	144	1,810	10,932	10,166	21,098	160 43
" à voiles	632	1,992	13,934	10,530	1,475	936	1,005	31,557	12,233	45,015	28,647	73,662	643 39
Total, Etats-Unis	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	9,125	31,701	14,043	55,947	38,813	94,760	803 82
Grand total, canaux du Saint-Laurent	10,412	960,419	764,378	58,629	1,511	9,002	9,125	31,712	73,907	1,059,762	848,921	1,908,683	16,684 71
CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	603	38,293	38,364	246	.....	.....	.....	.....	352	38,539	38,716	77,255	255 71
" à voiles	626	11,288	10,701	8,627	.....	.....	.....	.....	15,911	19,915	26,612	46,527	614 46
Total, du Canada	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,328	123,782	870 17

Navires américains, à vapeur	25	4	118	299	.....	.....	.....	.....	17	303	135	438	7 18
do à voiles	1,442	1,371	2,941	53,410	.....	.....	.....	.....	80,937	54,781	83,878	138,659	1,823 78
Total, Etats-Unis	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	.....	80,954	55,084	84,013	139,097	1,830 96
Grand total, canal Chambly	2,696	50,956	52,124	62,582	.....	.....	.....	.....	97,217	113,538	149,341	262,879	2,701 13
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	1,017	48,262	107,401	.....	1,320	.....	.....	.....	.....	48,262	108,721	156,983	631 12
do à voiles	1,341	8,181	151,074	.....	16,115	.....	.....	.....	.....	8,181	167,189	175,370	2,470 85
Total du Canada	2,358	56,443	258,475	.....	17,435	.....	.....	.....	.....	56,443	275,910	332,353	3,101 97
Navires américains, à vapeur	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 25
do à voiles	308	3,894	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,412	23,919	28,331	664 56
Total, Etats-Unis	309	3,895	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,413	23,919	28,332	664 81
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,667	60,338	265,950	.....	33,879	.....	.....	518	.....	60,856	299,829	360,685	3,766 78
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,520	49,973	52,248	210	.....	.....	.....	.....	.....	50,183	52,248	102,431	783 97
do à voiles	1,039	43,389	43,581	107	.....	.....	.....	.....	.....	43,496	43,581	87,077	857 90
Total du Canada	2,559	93,362	95,829	317	.....	.....	.....	.....	.....	93,679	95,829	189,508	1,641 87
Navires américains, à vapeur	57	400	478	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400	478	878	14 84
do à voiles	74	1,692	4,063	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,007	4,063	6,070	58 35
Total, Etats-Unis	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,407	4,541	6,948	73 19
Grand total, canal Rideau	2,690	95,454	100,370	632	.....	.....	.....	.....	.....	96,086	100,370	196,456	1,715 06
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	220	21,599	20,002	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,599	20,002	41,601	832 02
do à voiles	1,665	42,910	41,392	.....	.....	.....	.....	450	.....	43,360	41,392	84,752	1,695 04
Total, du Canada	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	450	.....	64,959	61,394	126,353	2,527 06
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Total, Etats-Unis	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Grand total, canal Saint-Pierre	1,891	66,352	61,470	.....	.....	.....	.....	450	.....	66,802	61,470	128,272	2,565 44

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canaux de la Vallée de la Trent.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	836	16,986	18,936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,986	18,936	35,922	243 07
do à voiles	454	14,110	15,477	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,110	15,477	29,587	102 89
Total du Canada	1,290	31,096	34,413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,096	34,413	65,509	345 96
Navires américains, à vapeur	1	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	0 25
do à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	1	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	0 25
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent	1,291	31,096	34,433	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,096	34,433	65,529	346 21
Canal Murray.													
Navires canadiens, à vapeur	656	89,412	34,704	13,185	.....	.....	.....	.....	12,228	102,597	46,932	149,529	190 42
do à voiles	148	2,678	4,910	316	.....	.....	.....	164	862	3,158	5,772	8,930	34 99
Total, du Canada	804	92,090	39,614	13,501	.....	.....	.....	164	13,090	105,755	52,704	158,459	225 41
Navires américains, à vapeur	3	39	.....	49	.....	.....	.....	.....	7	88	7	95	0 75
do à voiles	36	32	25	165	.....	.....	.....	2	177	199	202	401	9 00
Total, Etats-Unis	39	71	25	214	.....	.....	.....	2	184	287	209	496	9 75
Grand total, canal Murray	843	92,161	39,639	13,715	.....	.....	.....	166	13,274	106,042	52,913	158,955	235 16

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

RECAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													$ cts.
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,818	171,854	171,497	108,985	11,721	1,436	394	14,034	112,157	296,309	295,769	592,078	7,383 69
Saint-Laurent	9,234	958,314	750,218	45,460	26	30	.....	11	59,864	1,003,815	810,108	1,813,923	15,880 89
Chambly	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,328	123,782	870 17
Ottawa	2,358	56,443	258,475	.....	17,435	.....	.....	.....	.....	56,443	275,910	332,353	3,101 97
Rideau	2,559	93,362	95,829	317	.....	.....	.....	.....	.....	93,679	95,829	189,508	1,641 87
Saint-Pierre	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	450	.....	64,959	61,394	126,353	2,527 06
Canaux de la Vallée de la Trent	1,290	31,096	34,413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,096	34,413	65,509	345 96
Murray	804	92,090	39,614	13,501	.....	.....	.....	164	13,090	105,755	52,704	158,459	225 41
Total, du Canada	21,177	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	31,977 02
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	797	642	49	20,814	4,834	271,343	220,312	4,816	77,413	297,615	302,608	600,223	9,770 83
Saint-Laurent	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	9,125	31,701	14,043	55,947	38,813	94,760	803 82
Chambly	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	.....	80,954	55,084	84,013	139,097	1,830 96
Ottawa	309	3,895	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,413	23,919	28,332	664 81
Rideau	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,407	4,541	6,948	73 19
Saint-Pierre	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Canaux de la Vallée de la Trent	1	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	0 25
Murray	39	71	25	214	.....	.....	.....	2	184	287	209	496	9 75
Total, Etats-Unis	3,928	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	13,191 99
Grand total, canadiens et américains	25,105	1,529,272	1,489,910	265,357	51,945	281,781	229,831	51,696	373,968	2,128,106	2,145,654	4,273,760	45,169 01

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Fin.*

N° (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1891 et 1892, et le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1891.												$ cts.
Canal Welland	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794	62,726 56
Canal Chambly	56,763	7,547	66,881	.....	.....	.....	.....	98,073	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	40,440 39
Canal Saint-Pierre	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	1,778 48
Canaux de la Vallée de la Trent	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839	651 73
Canal Murray	5,002	4,322	906	250	.....	.....	24	1,238	5,932	5,810	11,742	670 05
1892.												
Canal Welland	7,750	87,642	9,733	32,583	240,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554	195,803 25
Canaux du Saint-Laurent	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	966,755	69,067 46
Canal Chambly	9,714	8,828	154,170	.....	.....	204	.....	97,850	163,884	106,882	270,766	20,959 85
Canal Rideau	70,393	24,145	1,828	.....	.....	.....	.....	.....	72,221	24,145	96,366	4,987 52
Canaux de l'Ottawa	551	544,679	1	101,780	.....	.....	.....	.....	552	646,459	647,011	43,066 68
Canal Saint-Pierre	13,561	45,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,561	45,481	59,042	3,155 86
Canaux de la Vallée de la Trent	17,339	5,174	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,339	5,174	22,513	725 76
Canal Murray	4,174	7,126	1,416	.....	.....	.....	.....	1,013	5,590	8,139	13,729	585 29

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

TARIF DES PÉAGES.

N° 23.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY
(A.C., 25 avril 1873).

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur.... par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Navires à voiles et autres do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus.	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessous de 21 ans, chacun.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraul. Argile, chaux et sable..... Soufre..... Maïs..... Fleur de farine..... Fer, chemin de fer..... " en gueuse..... " tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888)..... Plâtre, gypse..... Sel..... Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement..... Produits agricoles, légumes, non énumérés..... Produits agricoles, animaux, non énumérés..... Pierre, pour la taille..... Blé.....	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1892.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A. C., 25 JUILLET 1888).

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/4	0 00 3/16
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 02	0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

N° 23.—Tarif des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chacun	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chacun	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Trav. de ch. de fer, sur nav., chac.	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
do do en rad., chac.	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Piquets et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Piquets et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 00	0 15	0 15	0 10	0 30
do do de pipes do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do do des Ant. do	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do do de saloirs, scié ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 55
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces.	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. C. 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	Vers	l'ouest.	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 06	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	Whitlaw's à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

—	Ton'.	—	Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds		Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces		Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondant à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 3 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorce, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 500 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Briques, communes, 1,000	2	Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipes, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do. Indes occid., 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloirs, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon 1	⅞
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pds cub.	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de ch. de fer, 16, ou 50 pieds cubes	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huitres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds cubes	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. **77**. Les saux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅝
3. De Dunnville à Port-Colborne	⅕
4. De Thorold à Saint-Catherine ou Port-Dalhousie	1
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et lieux intermédiaires	⅔
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	⅛
10. De Dunnville à Maitland	¼
11. De Port-Robinson en passant pas l'écluse et la tranchée de Chippawa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅝
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	⅛
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	⅛
CANAUX DU SAINT-LAURENT.	
Sec. **78**. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies	
CANAL CHAMBLY.	
Sec. **79**. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	½
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean	⅜

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les navires et fret passant par une section paieront un tiers ; deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b.*) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art, **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise. Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1.) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2.) " Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent et ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b.*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront suivant le tarif de la catégorie n° 4.

(*c.*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1863.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages ouvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

90. Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars bassins du canal Lachine :—

			Cents.
Blé et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, p. sem.		do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
		par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonne	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc.	do	par tonne de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de 48 heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents et à leurs frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire pour dommage par le feu ou autrement.

(*f*) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles. Arrêté du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer 2 centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier. Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font le commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; 48 heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistr., par journée de 24 h.	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par tonne de poids	15
Marchandises de la catégorie nº 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port. Arrêté du conseil du 8 juin 1880.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionnés ci-après, savoir :—

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse nº 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde. Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(*b*) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à recevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine, ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. **96.** Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99.**—*Droits de tonnage.*

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	Par ton. de registre. 1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.**—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101.** (*a*) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(*b*) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(*c*) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(*d*) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.**—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls	feront 1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 do	1 do
Poisson, viandes, poix, goudron	7 do	1 do
Chevaux	2 à 1 tonn.	
Bêtes à cornes	3 do	
Moutons	15 do	
Cochons	10 do	

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôture, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880.

Note.

Art. **104.** *(a)* Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison		$ 8 00
do	do	barges	do	4 00
dans les écluses	do	bateaux à vapeur	do	50 00
do	à d'autres stations	do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

106. *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

107. Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit, la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(*e*) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fract on de mois durant toute l'année.

(*f*) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(*g*) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire daté du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal, mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage.

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889 (Arrêté refondu du conseil de 1889), ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTE DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal.

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :—

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Statistique des canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, 18 mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

En vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, il plaît à Son Excellence d'ordonner que l'on permettra à tous les dragueurs et chalans de l'Etat de passer par les canaux sans acquitter de péages, mais le passage de ces dragueurs et chalans ne devra pas empêcher celui des autres navires.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Au très honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu qu'en conséquence des travaux d'élargisssement du canal Cornwall, les vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario sont momentanément privés de l'accès du quai du fleuve en face de la ville de Cornwall, et sont obligés, au lieu d'arrêter à ce quai, de passer par les deux écluses de l'entrée d'aval du canal pour aller à un autre quai dans la dite ville ;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que, durant la présente saison, les vapeurs de la dite Compagnie de navigation Richelieu et Ontario auront le privilège de passer sans acquitter de péages par les dites deux écluses à l'entrée d'aval du canal Cornwall.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver, et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, 4 avril 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Une remise sera faite d'une partie des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où les dits produits ainsi transportés sont exportés, et dans ce cas seulement.

La remise sera de nature à réduire les péages à deux centins par tonneau des dits produits ou aucuns d'eux, et les conditions de cette remise seront les suivantes :—

On devra démontrer que les produits susdits, sur lesquels la remise sera réclamée ont été en premier lieu expédiés en destination de Montréal ou de quelque port à l'est de Montréal, qu'ils ont été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal et réellement exportés hors du pays.

Le droit à la remise susdite ne sera pas perdu par le transbordement intermédiaire, pourvu qu'il ait lieu à un endroit en dedans les limites du Canada.

Toutes parties de chargements débarqués à Port-Colborne et réexpédiés de Port-Dalhousie, et tous chargements des produits susnommés d'un port canadien sur le lac Ontario, auront aussi droit à cette remise.

Le paiement du montant à être remis sera fait, de temps à autre, à mesure que les chargements des dits produits sont expédiés, en vue d'exportation, de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal.

Le présent arrêté en conseil demeurera en vigueur pour l'année courante (1892) seulement.

(Signé) JOHN J. McGEE.
Greffier, Conseil privé.

COPIE *certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.*

Sur mémoire daté du 19 avril 1892, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant un mémoire dont copie ci-jointe, des officiers qu'il appartient du département des chemins de fer et canaux, sur certaines objections soulevées par la chambre de commerce de Montréal, par les expéditeurs et autres personnes contre les droits de tonnage et de quaiage actuels sur les navires et le fret se servant des bassins du canal Lachine à Montréal.

D'après ce mémoire, qui est détaillé et explicatif, il paraîtrait que les plaintes formulées sont bien fondées, les complications exposées provenant du fait que divers arrêtés en conseil ont été rendus de temps à autre, déterminant et modifiant les taux et péages pour faire face à des cas particuliers à mesure qu'ils se produisaient ; et en attendant une revision générale de tous ces règlements, péages et droits concernant les canaux, qui semble être opportun, il serait bon de s'occuper de suite de toutes ces plaintes.

En conséquence, le ministre, sur l'avis des officiers des revenus des canaux, approuvé par l'ingénieur en chef du canal Lachine et par le sous-ministre de département des chemins de fer et canaux, recommande l'adoption de ce qui suit :—

1. L'abrogation de l'article 93 des arrêtés en conseil revisés du 16 octobre 1889, chapitre 115, et la substitution de l'article suivant :—

Droits de quaiage sur le charbon destiné à la consommation locale de Montréal.

Article 93. Le charbon destiné à la comsommation locale à Montréal, déchargé sur les terrains du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, de navires autres que des navires de mer, et entrant dans le canal Lachine en venant du port de Montréal, paiera un droit de quaiage de cinq centins par tonne.

Le poussier de charbon paiera trois centins par tonne.

2. L'abrogation des articles nos 98, 99, 100 et 101 et la substitution des suivantes :—

Droits de quaiage sur les navires de mer dans tous les bassins du canal Lachine.

Article 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval du canal Lachine, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir. Les navires de mer qui chargent et déchargent dans les bassins du canal Lachine à Montréal (excepté dans le vieux bassin d'aval), paieront les droits de quaiage suivants :—

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 centins	par tonne.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20	do
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons	15	do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphate, sable, sel, houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½	do
Tarif spécial.—Briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds de mesure de planche.		
Or et argent en lingots, espèces	En franchise.	
Poussier de charbon	3 centins	par tonne.

Chaque inscription ne paiera pas moins de cinq centins.

Tous les effets débarqués sur les quais du canal pour être transbordés ou expédiés de nouveau dans les eaux du canal ne paieront qu'un quaiage.

Le bois de construction pour lequel on aura acquitté les péages pour passer le canal Lachine et qui est expédié de nouveau des quais ou des bateaux dans des navires de mer paiera des droits de quaiage égaux à une section des droits de péage sur les canaux, savoir : 3¾ centins par 1,000 pieds, mesure de planche.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 6ème jour de juin 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 29ème jour d'avril 1891, en vertu duquel les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et

revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans les cas de partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison seulement.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

VENDREDI, le 15ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par une clause de l'arrêté en conseil du 4 avril 1892, concernant le rabais à être alloué sur certains produits alimentaires passant par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en destination de Montréal pour l'exportation, il est établi que le droit à ce rabais s'étendra aux envois de ces produits faits " de tout port canadien sur le lac Ontario," cette disposition provenant d'un arrêté en conseil du 29 avril 1891 ;

Et considérant que l'intention n'était pas de continuer la restriction en faveur des ports canadiens sur le lac Ontario ;

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le dit arrêté en conseil du 4 avril 1892, soit et il est par le présent modifié en omettant de la clause en question le mot " canadien," et que cette modification sera exécutoire à compter du 4 avril dernier.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 19ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu qu'on a demandé d'étendre aux canaux de la Vallée de la Trent le privilège des péages réduits dont jouissent aujourd'hui les voyages de plaisance sur les canaux de Lachine et Welland en vertu de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la présente saison seulement, les vapeurs frêtés spécialement pour tournées de plaisance d'une seule et même journée, ne paieront que la moitié des péages ordinaires pour les voyageurs sur les canaux de la Vallée de la Trent.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

MARDI, le 2ème jour d'août 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892, réduisant de moitié les péages ordinaires des passagers sur le canal Lachine (cette réduction s'appliquant aux steamers tranportant des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer nolisé spécialement à cette fin), soient continuées et s'appliqueront au canal Beauharnois pour la prochaine saison de navigation seulement.

(Signé) JOSEPH POPE,
Greffier-adjoint du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

VENDREDI, 14 octobre 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, de prescrire l'échelle suivante de droits à payer par les navires qu passeront l'hiver dans les canaux et écluses de la rivière Rideau, et la dite échelle de droits est par le présen en conséquence prescrite, savoir :—

Dans le canal de Carillon, vapeurs, pour la saison	$ 8 00
barges	4 00
Dans le canal de Grenville, vapeurs, pour la saison	8 00
barges	4 00
Dans les écluses des canaux à Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs,, pour la saison	25 00
Dans les écluses du canal de la Culbute, pour la saison	15 00

On exigera en garantie d'indemnité contre dommages résultant d'incendie tel cautionnement que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 2 novembre 1892.*

Vu un mémoire en date du 28 octobre 1892, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux repre sente qu'il a reçu du gérant de la Compagnie de flottage et d'expédition de Collins' Bay une lettre dont voici copie :—

" COLLINS' BAY, 19 septembre 1892.

" Au ministre des chemins de fer et canaux,
" Ottawa, Ont.

" CHER MONSIEUR,—J'ai reçu de M. Robert Rae, *Commodore* du Yacht Club de Chicago, une lettre dans laquelle il parle d'amener par les canaux dans le cours de la saison prochaine un grand nombre de yachts pour l'exposition de Chicago, et il suggère que votre gouvernement accorde aux yatchs étrangers la franchise des canaux pour le voyage complet, et me demande de soumettre la question à votre gouvernement avec cette fin en vue. On m'informe que l'*Ocean Racing Yacht Club*, et *l'International Yacht Club of England*, viendront si le voyage à Chicago leur est facilité. Les clubs danois, russes, allemands, français, italiens et grecs ont été invités, mais avant d'accepter, il leur faudra avoir des renseignements sur la route de Montréal à Chicago et le coût du voyage. Le *Royal Yacht Club* propose une régate sur l'océan et jusqu'à Montréal, et que de là la flotte donne rendez-vous aux yachts canadiens et américains à Macinac pour de là courir jusqu'à Chicago pour un prix qui sera donné par les clubs américains.

" Si votre gouvernement jugeait à propos d'accéder à cette proposition et d'annoncer publiquement s décision en ce sens ou de m'en avertir, je la communiquerai au président du Yatch Club de Chicago.

" Bien à vous,
" Collins' Bay Rafting and Forwarding Co. (limitée).
" Par A. LÉGER,
" *Gérant.*"

Le ministre, vu les intérêts qui sont concernés dans le projet en question, recommande que le privilége de la franchise des canaux du Canada soit accordé à tous les yachts de plaisance qui feront le voyage de Chicago pour l'exposition universelle de 1893, et qu'on l'autorise à annoncer la chose à la compagnie en réponse à sa lettre.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE
Greffier Conseil privé

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1892

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 9*b*—1892.] *Prix:* 5 *centins.*

CHEMINS DE FER CANADIENS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 21 mars 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1892, qui a été compilée de rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer au ministre des chemins de fer et canaux. J'introduis en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1836	0	1865	2,145
1837	16	1866	2,150
1838	16	1867	2,258
1839	16	1868	2,269
1840	16	1869	2,497
1841	16	1870	2,497
1842	16	1871	2,497
1843	16	1872	2,508
1844	16	1873	2,638
1845		1874	2,642
1846		1875	4,826
1847	59	1876	5,157
1848	59	1877	5,574
1849	59	1878	6,143
1850	71	1879	6,484
1851	93	1880	6,891
1852	212	1881	7,260
1853	423	1882	7,530
1854	657	1883	8,726
1855	855	1884	9,658
1856	1,296	1885	10,149
1857	1,428	1886	10,697
1858	1,654	1887	11,691
1859	1,997	1888	12,162
1860	2,087	1889	12.628
1861	2,087	1890	13.256
1862	2,110	1891	14.009
1863	2,110	1892	14,588
1864	2,145		

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées)	14,870
Longueur des voies de garage en milles	1,923
Milles de lisses de fer, lignes-mères	607
do d'acier do	14,263
Capital versé (y compris les quatre items suivants)	$844,991,750
Primes payées par le gouvernement	149,224,064
Prêts faits do	21,687,755
Actions souscrites par le gouvernement	300,000
Subventions municipales	13,981,248
Milles de chemins de fer en exploitation	14,588
Recettes brutes	$51,685,768
Frais d'exploitation	36,488,228
Recettes nettes	15,197,540
Voyageurs transportés	13,533,414
Tonnes de marchandises transportées	22,189,923
Milles parcourus par les trains	44,448,468
Voyageurs tués	14
Nombre d'élévateurs à grains	50
Passage à niveau, gardés	131
do non gardés	9,232
Ponts au-dessus de la voie	401
Passages à niveau d'autres chemins de fer	193
Raccordements avec d'autres chemins de fer	310
do des embranchements	193
Locomotives, en propriété	1,922
do louées	39
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété	148
do do loués	7
Voitures de 1re classe, en propriété	870
do do louées	39
do 2e classe et d'immigrants, en propriété	632
do do do louées	2
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, en propriété	575
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, loués	16
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété	32,676
do do loués	2,992
Wagons-plateformes, en propriété	15,205
do loués	195
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	3,582
do do loués	2

CAPITAL NOMINAL ACQUITTÉ.

—	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Capital, actions ordinaires	14,870	244,844,381 52	16,465 66	
do privilégiées	14,870	99,555,900 39	6,695 08	
Dette garantie par obligations	14,870	305,120,199 76	20,519 18	
Aide du gouvernement fédéral	14,870	144,214,383 56	9,698 34	
do de l'Ontario	6,063	6,171,181 44	1,017 84	Egal à une moyenne de $1,815.-56 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	2,783	12,033,012 76	4,323 75	
do du Nouveau-Brunswick	1,360	4,365,355 71	3,209 82	
do de la Nouvelle-Ecosse	830	1,999,695 87	2,409 27	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	
do du Manitoba	1,400	2,390,690 00	1,707 63	
do de la Col.-Britannique	695	37,500 00	53 95	
do des Territ. du Nord-Ouest	1,528	.....	.....	
Aide des municipalités de l'Ontario	6,063	10,354,744 37	1,707 87	
do do de Québec	2,783	2,419,218 62	869 28	
do do du Nouveau-Brunswick	1,360	296,500 00	218 01	
do do de la Nouvelle-Ecosse	830	277,685 00	334 56	
do do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	
do do du Manitoba	1,400	595,600 00	425 43	
do do de la Col.-Britannique	695	37,500 00	53 95	
do do des Territ. du Nord-Ouest	1,528	.....	.....	
Capital provenant d'autres sources	14,870	10,278,200 67	691 20	
Total	14,870	844,991,749 67	56,825 27	

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, primes, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée :—

—	Montant.
	$ cts.
Gouvernement fédéral	148,083,305 93
do de l'Ontario	6,365,507 44
do de Québec	15,438,567 12
do du Nouveau-Brunswick	4,617,346 81
do de la Nouvelle-Ecosse	2,175,995 87
do du Manitoba	2,391,740 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,409,041 78
do de Québec	4,256,674 00
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	289,685 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
	195,039,963 95

ACCIDENTS SUIVIS DE MORT.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	.....	23	4	27
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	6	5	9	20
En préparant les trains	.....	5	.....	5
En attelant les wagons	.....	8	2	10
Collisions et déraillements	4	16	2	22
Frappés contre des ponts	.....	1	1	2
En marchant ou étant sur la voie	2	20	67	89
Explosion	.....	1	.....	1
Autres causes	2	31	24	57
Totaux	14	110	109	235

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	Fédéral	1,409,189	835,248	1,101,733
Calgary et Edmonton	do	2,176,000	2,720	9,520
Pacifique Canadien	do	26,568,000	3,624,355 Emplac. de ville, net	11,214,623 1,312,995
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000	217,956	712,654
Grand Nord-Ouest Central	do	2,880,000	.....	.....
Manitoba et Nord-Ouest	do	2,918,400	447,527	736,505
Manitoba et Sud-Est	do	704,000	.....	.....
Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest	do	1,396,500	259,012	1,055,883
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	do	2,229,333	131,445	131,593
Winnipeg et la Baie d'Hudson	do	*	.....	.....
Montagne de Bois et Qu'Appelle	do	1,536,000	.....	.....
Grand Nord	Québec	140,000	.....	.....
Colonisation du Lac Témiscamingue	do	250,000	.....	.....
Basses Laurentides	do	480,000	.....	.....
Montréal et Ouest	do	350,000	.....	.....
Ottawa et Vallée de la Gatineau	do	450,000	.....	.....
Québec et Lac Saint-Jean	do	1,840,000	.....	.....
Comtés de l'Ouest	Nouv.-Ecosse	150,000	.....	.....

* 6,400 acres par mille dans le Manitoba ; 12,800 par mille dans les territoires du Nord-Ouest. Sans mention de distance.

La préparation de la statistique a été de nouveau grandement retardée par suite de la difficulté qu'il y a à obtenir les rapports de plusieurs des compagnies d'importance secondaire, quelques-uns n'étant arrivés qu'au mois de février, et celui de la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac Maskinongé ne l'étant même pas encore, bien qu'on ait à maintes reprises prié la compagnie de l'envoyer.

L'acte prescrit que ces rapports seront fournis le ou avant le 1er octobre, et je ne puis que répéter une fois de plus mes recommandations antérieures à l'effet de faire mettre la loi à exécution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Le secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada le 30 juin 1892.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore, sur le C.C.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge et de Lethbridge à Coutts.	.....	174·12
Albert-Southern	Embranchement de la jonction Harvey à Alma.	.....	17·00
Baie des Chaleurs.....	De Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés)....	.....	100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc..	.....	3·50
Brantford, Waterloo et Lac Erié	De Brantford, Ont., à Waterford, Ont	.....	17·00
Bouctouche et Moncton.....	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B..	.....	32·00
Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	De Brockville à Westport..	.....	45·00
Calgary et Edmonton..... ...	De Calgary à Edmonton (254 miles de voie posés)..	191·97	
	do McLeod	105·00	
			296·97
Canada-Atlantique.....	De la cité d'Ottawa à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.....	.....	138·00
Comtés du centre.....	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury...	.....	21·00
Canada-Southern.	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226 18	
	Emb. d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de St-Clair—De la jonc. de St-Clair à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland.	17·50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara....	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City.. ...	5·50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolea.....	7·00	
	Leamington et St-Clair—De Comber à Leamington...	13·80	
			378 91
Canada-Eastern....	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—De Gibson à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial.	107·00	
	De Blackville à Indiantown.	9·00	
	De Chatham à Chatham-Junction..	11·00	
			127·00
Canadien du Pacifique : En propriété	Ligne-mère—De Montréal à Vancouver...	2,904·70	
	do De Québec à la jonction de St-Martin...	159·80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive-Nord.)	Embr.—De jonc. des Grandes-Piles aux Grandes-Piles	26·90	
	do do de Berthier à Berthier.....	2·00	
	do do de Joliette à St-Félix.....	16·80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme.....	13·60	
	do do do St-Eustache.....	6·00	
	do do de St-Lin à St-Lin...	15·00	
	do De Buckingham au village de Buckingham..	4·30	
	do De Hull à Aylmer	7·50	
	do De Carleton-Junction à Brockville..... .	45·00	
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre..	5·00	
	do do Sault Ste-Marie.....	182·50	
	do De Winnipeg-Junction à Emerson.....	64·50	
	do do à Manitou..	100·10	
	do De Rosenfeldt à Gretna.....	13·70	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest.....	22·50	
	do do Stonewall.....	18·00	
	do De Kenmay à Oxbow.....	114·50	
	do De Glenboro' à Nesbitt.....	27·20	
	do De New-Westminster-Junct'n à N'w-Westm'tr	8·20	
	do De Mission-Junction à Mission..	10·00	
	do De Vancouver à Coal-Harbour	1·20	
	Total en propriété....	3,768·90	
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada) De l'ext. sud du pont de Lachine à la front. du Maine.	182·50	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes affermées	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott	51·80		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6·60		
			58·40	
	Ontario et Québec—			
	De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine	9·10		
	De Montréal à Toronto	339·00		
	De London à Windsor	112·50		
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue	3·20		
			463·80	
	Credit Valley—			
	De Toronto-Junction à St-Thomas	116·10		
	De Streetsville-Junction à Melville-Junction	31·70		
	De Cataract à Elora	27·30		
			175·10	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound	116·90		
	De Orangeville-Junction à Teeswater	69·40		
	De Glenannan à Winghan	5·00		
			191·30	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph-Junc., ch. de f. de Credit Valley, à Guelph.		15·00	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock		26·60	
	St-John et Maine—De Carleton, N.-B., à Vanceboro'		91·80	
	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick (en Canada)—			
	De Gibson à Woodstock	62·90		
	De Newbury-Junction à Edmundston	105·50		
	D'Aroostook-Junction à la frontière	4·98		
	De Fairville à St-Jean	2·30		
			175·68	
	Chemin New-Brunswick et Canada (en Canada)—			
	De McAdam-Junction à St-Stephen	33·90		
	De Watt-Junction à St-Andrew	27·50		
	De McAdam Junction à Woodstock	50·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine.	5·00		
			117·20	
	Ch. de f. Frédéricton—Fredericton-Junc. à Frédéricton.		22·10	
	Colombie et Kootenay—De Robson à Nelson—			
	Du Lac Kootenay à la Rivière Colombie		27·70	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine	101·00		
	De Winnipeg à Glenboro'	104·20		
	D'Elm-Creek à Barnsley	12·60		
			217·80	
	Total affermé		1,764·98	
	do en propriété		3,768·90	
	do en exploitation en milles		.....	5,533·88
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	D'Halifax à Lévis	675 00		
	De Moncton à Saint-Jean	89 00		
	De Truro à Stellarton	44 00		
	De Stellarton à Mulgrave	82 00		
	De Stellarton à Pictou	14 00		
	De Pointe-Tupper à Sydney	91 00		
	De New-Glasgow à Pictou-Landing	8 00		
	De Painsec à Pointe-du-Chêne	11 00		
	A reporter			

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report			
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial *Fin.*			
	Emb. à Sydney-Nord	5 00		
	do Dalhousie	7 00		
	do Saint-Charles	25 00		
	do Dartmouth	4 00		
	do Indiantown	14 00		
	do Oxford-Junction à la Pte Brown.	67 00		
	do Pugwash	5 00		
			1,141·00	
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown	147 00		
	Emb.—De Mount Stewart à Souris	38·40		
	do D'Alberton à Tignish	13·10		
	do De la Ligne de Comté à Cap-Traverse	12·10		
			210·60	
				1,351·60
Caraquette	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan-Harbour, N.-B			68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)			13·00
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon			104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman		44·66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham)		30 00	
				74·66
Vallée de la Cornwallis	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis			14·00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy		32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow		14·00	
				46·00
Comté de Drummond	De Sainte-Rosalie, P. Q., raccordement avec le Grand-Tronc, à Ball's-Wharf, sur le Saint-Laurent, se relie au chemin de fer Canadien du Pacifique à Drummondville			62·81
Elgin, Petitcodiac et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial ; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King			28·00
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont. ; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental			75·75
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver			78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie	En amont de la rivière Saint-Jean, reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern et Western, à Sainte-Marie			1·33

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc—			
Division du Grand-Tronc (en propriété.)	Ligne-mère—De Point-Edward à la Pointe-Lévis et Island-Pond	719·50	
	Montréal à Dorval	10·25	
	Prol de Sarnia—De Pointe-Edward au Gr. Occidental	3.00	
	Embranchement—De Montréal aux quais	0·75	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doucet's-Landing	35 25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	14·50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London.	22·00	
	Embranchement de Champlain—De St-Lambert à la frontière, St-Isidore à la ligne provinciale	66·00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier au raccordement avec le ch. de fer Canadien du Pacifique.	6·50	
	De Blackwell au Tunnel de St-Clair	5·00	
	Chemin de fer du Nord et Nord-Ouest		
	De Toronto à Gravenhurst	111·60	
	D'Allandale à Collingwood	31·76	
	De Collingwood à Meaford	20·50	
	D'Elmsvale à Hillsdale	2·28	
	De Port-Dover (lac Erié) à Hamilton	40·25	
	De Hamilton à Allandale (lac Simcoe)	93·82	
	De Beeton à Collingwood	39·83	
Division du Grand-Occidental..	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor	229·50	
	Raccordements de Stony-Creek, etc.	2·56	
	Embranchement—D'Hamilton à Toronto	37·40	
	do D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	do D'Harrisburg à Brantford	8·00	
	Embranchement de Sarnia—De Komoka à Sarnia	50·85	
	do de Petrolea—De Wyoming à Petrolea	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	Ebm. d'Allanburg—D'Allanburg à Clifton-Junction..	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.	25·14	
	Divers raccordements	1·50	
Affermés et en exploitation...	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et de Palmerston à Kincardine	168·15	
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley..	23·84	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à Wingham-Junction	69·01	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—De Brantford à Tilsonburg-Junction	34·78	
	NOTE—Le chemin de fer de la Baie-Georgienne et du Lac-Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie-Georgienne et Wellington, Port-Dover et Lac Huron, et Stratford et Huron		
	Buffalo et Lac-Huron—De Goderich à Fort-Erié	162·00	
	Baie-Georgienne et Lac-Erié—De Port-Dover à Wiarton	172·75	
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan	17·00	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield	81·25	
	Jonction du Nord et du Pacif. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Canadien du Pacif. à la riv de la Vase, lac Nipissingue).	111·37	
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene	33·34	
	Cobourg, Blairton et Marmora—De Cobourg à Harwood 15·00		
	De Blairton au C.C.P. 3·00	18·00	
	Jonction de Waterloo—		
	De Waterloo à Elmira, Ont	10·25	
	Divers raccordements	8·91	
	A reporter		

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc—*Suite.*	Report	.....	
Affermés et exploités	Division de Midland—		
	Ligne-mère—Belleville à Midland ..... 164·00		
	De Lindsay à Scarboro'-Junction ..... 60·25		
		224·25	
	Embranch. Victoria—De Lindsay à Haliburton	54·25	
	do Whitby—De Whitby à Manilla	33·75	
	do Lakefield—De Lakefield-Junct. à Lakefield	11·75	
	do Madoc—De N.-Hastings-Junct. à Eldorado	22·25	
	do Coboconk—De Blackwater à Coboconk	36·25	
	do Bridgewater—De Madoc à Bridgewater	8·75	
	do Port-Hope—De Port-Hope à Onemee	32·00	
	do do De Millbrook à Peterboro'	12·25	
	Chemin de fer Lake-Simcoe-Junction—De Stouffville au lac Simcoe	26·50	
	Chemin de fer de Peterboro' et Lac-Chemong—De Peterboro' au lac Chemong	8·25	
	Tramway Medonte—De Coldwater à Parker's-Mill	9·00	
		479·25	3,157·63
Approches du tunnel St-Clair	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan	.....	2·22
	Longueur du tunnel d'une ouvert. à l'autre, 6,000 pds; de coupe cylind. d'un diamètre intér. de 19·10 pds		
Grand-Est	Construit dep. le point de raccord. avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jus. la riv. St-François 6·00		
	Construit dep. Nicolet jusq. point de raccord. avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire 7·00		
		13·00	
Montréal et Sorel	Construit depuis le point de raccordem. avec le Grand-Tronc à St-Lambert jusq. Armstrong, vis-à-vis Sorel.	44·67	
Grand-Nord	Construit dep. St-André, sur l'Ottawa, jusqu'au point de racc. avec le ch. de fer C.P. à Lachute 7·00		
	Construit de St-Jérôme à Sainte-Julienne 18·00		
		25·00	
Grand Nord-Ouest Central	Construit depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota	50·93	
Hereford	De la frontière intern. à Dudswell, comté de Wolfe; relié au C.C.P. à Cookshire, et au Québec-Central à Dudswell	48·20	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de la ligne Domin.)	4·80	
			53·00
Irondale, Bancroft et Ottawa	Construit depuis le point de raccord. avec le Grand-Tronc près de Kinmount-Station jusqu'à Irondale	.....	12·00
	Tracé jusqu'à Bancroft, 50 milles	.....	.....
Joggins	De Maccan-Station, Intercol., aux mines de Joggins	.....	12·00
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au chem. de fer Intercolonial	27·00	
	De Richibouctou à Saint-Louis	7·00	
			34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103·00	
	Embranch. Glendon—De Bedford à Zanesville	4·00	
	do Aux mines de Robertsville	1·00	
Kingston et Pembroke	do Aux moul. de Doran (ch. de bois) aux moulins de McLaren, aux mines de Bethune, aux moulins de Lavant, de Clyde Forks, et de Francis.	4·75	
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. à Sharbot-Lake, et à Renfrew.)		112·75
Kingston, Napanee et Western	Lac Napanee, Tamworth et Québec:		
	De Napanee à Tamworth	28·50	
	De Yarker à Harrowsmith	7·00	
	De Tamworth à Tweed	20·95	
			56·45

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
L'Assomption	De L'Epiphanie à L'Assomption	.....	3·00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit	De Walkerton, Ont., sur le Grand-Tronc, à Leamington, sur le Canada-Southern	.....	42·00
Colonisation du Lac Témiscamingue	Entre Mattawa et la tête du lac Kippewa en différents tronçons	.....	15·50
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le Québec et Lac Saint-Jean	.....	39·50
Manitoba et North-Western	De Portage-la-Prairie à Yorkton	223·05	
	Embranchement de la Rivière-aux-Ecailles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid-City	15·47	
			249·97
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au Connecticut et Passumpsic River Railroad; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	32·00	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	2·00	
			34·00
Montréal et Lac Maskinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon	.....	13·00
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccordement avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordem. avec le Vermont et Canada, à la front. du Vermont; se relie aussi au ch. de jonct. Lac-Champlain et St-Laurent à Stanbridge	.....	23·60
Montréal et Ouest	Construit depuis Saint-Jérôme, sur le C.C.P., jusqu'à Sainte-Agathe	.....	30·50
Montréal et Ottawa	De Vaudreuil-Junction, C.C.P., à Rigaud	.....	16·00
Montréal, Portland et Boston	Du point de racc. avec le G.-T. à St-Lambert à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
			40·60
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tormentine	.....	36·00
Northern-Pacific et Manitoba	De Winnipeg à la frontière internationale	65·30	
	De Winnipeg à Portage-la-Prairie	52·50	
	De Morris à Brandon	145·50	
	Raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg	1·20	
			264.50
Nosbossing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue	.....	5.50
Cie de fer, de houille et de chemin de fer New-Glasgow	D'Eureka-Junction, sur l'Intercolonial, à Sunny-Brae	.....	12·50
Nova-Scotia Central	De Middleton, sur le chemin Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.E	.....	73·50
Montagne-d'Orford	D'Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué., (10 milles construits)	.....	26·50
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la station du C.C.P. à Hull, Qué., à Farrelton	.....	30·00
Colonisation de Parry-Sound	De Scotia, sur le Northern et Pacific-Junction, à Bear-Lake	.....	20·00
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur le Pontiac Pacific Junction, aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.	.....	4·25
Pontiac Pacific Junction	Du point de raccordem. avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont. (Voie posée sur 71 milles à compter d'Aylmer.)	.....	85·00
Port-Arthur, Duluth et Western	De Port-Arthur à la frontière Internationale (Fait raccordement avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William; 70 milles de voie posés.)	.....	85·50

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest jusqu'à Prince-Albert		254·50
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec à Roberval	191·00	
	De Chambord-Junction à Chicoutimi (50 milles sont terminés)	5·00	
			196·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Québec	137·50	
	Embranchement de la Chaudière—De Beauce-Junction à Saint-François	15·00	
	Embranchement Angus—D'East-Angus aux moulins d'Angus	1·00	
	(Relié au Grand-Tronc à Passumpsic, et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Sherbrooke.)		153·50
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne		21·00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Q., à l'est vers Waterloo		43·00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la Jonction de Chapleau et du Saint-Laurent.)		
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.		82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction)		37·00
Shuswap et Okanagon	Du point de raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sicamous, au lac Okanagan.		50·79
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	33·80	
	Division Nord—De Sutton-Junction à Sorel	95·50	
	Embranch. de Drummondville à Wheatland-Bridge	7·60	
	Entre Newport et Rickford—partie de la ligne en Canada	10·80	
	Jonction du Lac-Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume	61·40	
			209·10
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc, et au Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara		12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick		1·75
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)		65·00
Salisbury et Harvey	Ci-devant chemin de fer Albert—		
	De Salisbury à Albert	45·00	
	Embranchement sur les moulins	2·00	
	De Hillsboro' à l'île Gray	1·00	
	D'Albert à Prescott	1·00	
	De Stony-Creek à la Mine de Manganèse	1·25	
			50·25
Embranchement Harvey	D'Albert à Harvey		3·00
Saint-Laurent et Adirondack	Du point de raccordement au Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière intercoloniale		20·22
Mille-Iles	Gananoque à la station de Gananoque, ch. de fer G.-T.		4·08
Témiscouata	De la Rivière du-Loup, Québec, sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer N.-B	81·00	
	Embr. d'Edmundston à Connors, sur le fleuve St-Jean	32·00	
			113·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Vallée de la Tobique	De Perth-Centre, sur le C.C.P., à Plaister-Rock (14 milles construits)	.....	28 00
Ligne de Ceinture de Toronto	De Fairbank-Junction, sur le Grand-Tronc, à Don, et de Carlton à Swansea	.....	12·85
Jonction de Waterloo	De Waterloo à Elmira	.....	10·25
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Annapolis, N.-E	.....	87 00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E	84·00	
	Embranchement—De Wilmot à Forbrook	3·50	
Ligne affermée	Embranchement de Windsor—De Windsor à Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, à 14 milles d'Halifax	32·00	
			119·50
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction)	.....	110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)	.....	650·00

N° 1.—Tableau sommaire du capital pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (Lisses posées). Milles.	En construction. Milles.	Capital, actions ordinaires. Autorisé. $ cts.	Souscrit. $ cts.	Versé. $ cts.	Capital, actions privilégiées. Autorisé. $ cts.	Souscrit. $ cts.	Versé. $ cts.	Dette fondée. Autorisée. $ cts.	Souscrite. $ cts.	Versée. $ cts.	Taux d'intérêt. pour 100.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	174 12		742,429 29	492,429 29	492,429 29	1,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	3,198,617 00	3,198,617 00	3,198,617 00	6
2	Albert-Sud	17 00		150,000 00	150,000 00	125,920 00				159,588 93			6
*3	Atlantique et Nord-Ouest	182 50		1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	1,795,500 00	1,795,500 00	1,795,500 00	3,582,666 00	3,582,666 00	3,582,666 00	5
4	Baie des Chaleurs	60 00	20 00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00				2,000,000 00			
5	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinte	3 50		500,000 00	100,000 00	77,000 00					60,500 00	60,500 00	6
‡6	Jonction de Beauharnois	19 50											
7	Brantford, Waterloo et Lac Érié	17 00		500,000 00	225,000 00	225,000 00				340,000 00	340,000 00	340,000 00	5
‡8	Brantford, Norfolk et Port Burwell	34 78			30,000 00	30,000 00							
9	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45 00		1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00				1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00	5
10	Bouctouche et Moncton	32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00				310,000 00	310,000 00	310,000 00	6
†11	Buffalo et Lac Huron	162 00						2,555,657 00	2,555,657 00		3,715,982 20	3,715,982 20	
12	Calgary et Edmonton	253 97	42 00	1,000,000 00	250,000 00	25,000 00				5,549,946 66	5,549,946 66	5,549,946 66	6
13	Canada-Atlantique	138 00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	4,650,000 00	3,450,000 00	3,450,000 00	
*14	Canada-Central 223 60; Brockville et Ottawa 45 00	268 60									1,823,333 33	1,823,333 33	5 et 6
15	Canada Est	127 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							
16	Canada-Sud 365 11; Leamington et Saint-Clair 13 80	378 91		15,000,000 00 50,000 00	15,000,000 00 20,000 00	15,000,000 00 2,000 00				20,000,000 00	19,573,600 59	19,573,600 59	5
*17	Canadien du Pacifique	3,132 10		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00					78,960,188 17	78,960,188 17	3½, 4 et 5
18	Chemins de fer de l'État: Intercolonial 1141 00; Île du Prince-Édouard 210 60	1,351 60											
*19	Coût des lignes de chemin de fer construites par l'État et transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au 30 juin 1892												
20	Caraquette	68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00				500,000 00	500,000 00	500,000 00	6
21	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00							
22	Comtés du Centre	21 00		500,000 00	150,000 00	315,000 00				210,000 00	210,000 00	210,000 00	5
23	Ontario Central	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00			6
24	Central du Nouveau Brunswick	74 66		900,000 00	900,000 00	900,000 00				900,000 00	900,000 00	900,000 00	6
‡25	Cobourg, Blairton et Marmora	18 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							
*26	Colombie et Kootenay	27 70		1,000,000 00	250,000 00	25,000 00					693,500 00	693,500 00	4
27	Vallée de la Cornwallis	14 00		100,000 00	95,600 00	95,600 00							
*28	Credit Valley	175 10											
29	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	46 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							
30	Comté de Drummond	62 81		650,000 00	650,000 00	400,000 00							
31	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28 00		200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	260,000 00	6
32	Érié et Huron	75 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00					740,000 00	740,000 00	5
33	Esquimalt et Nanaimo	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00							
*34	Fredericton	22 10		500,000 00	500,000 00	318,200 00				200,000 00	100,000 00	100,000 00	6
35	Cie de pont de ch. de fer de Fredericton et Sainte-Marie	1 33		400,000 00	200,000 00	20,000 00				300,000 00	50,000 00	50,000 00	6
‡36	Grand Tronc	883 25		104,012,600 10	99,913,288 66	99,913,288 66	89,245,202 10	89,244,198 19	89,244,198 19		71,195,123 66	71,195,123 66	4, 5 et 6
‡37	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié	172 75			483,250 00	483,250 00					930,020 00	930,020 00	
‡38	Grande Jonction	85 40											
39	Grand-Oriental	13 00		1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00							
40	Grand Nord	25 00			178,000 00	160,000 00							
41	Grand Central du Nord-Ouest	50 93		2,000,000 00	500,000 00	500,000 00				1,250,000 00			
‡42	Grand-Occidental	540 75									13,262,056 01	13,262,056 01	5
*43	Jonction de Guelph	15 00		30,000 00	10,000 00	1,000 00							
‡44	Hamilton et Nord-Ouest	173 90									1,992,413 33	1,992,413 33	6
45	Embranchement d'Harvey	3 00		60,000 00	49,500 00	32,500 00							
46	Hereford (y compris la ligne de la Dominion Lime Co.)	53 00		800,000 00	800,000 00	800,000 00				800,000 00	800,000 00	800,000 00	
47	Irondale, Bancroft et Ottawa	12 00	8 00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00				3,375,000 00			
‡48	Union Jacques Cartier	6 50		200,000 00	20,000 00	20,000 00							
49	Joggins	12 00		350,000 00	350,000 00	350,000 00				175,000 00			
50	Kent Nord 27 00; Saint-Louis et Richibouctou 7 00	34 00		100,000 00	80,000 00								
51	Kingston, Napanee et Ouest	56 45		750,000 00	44,500 00	44,500 00				450,000 00	400,000 00	400,000 00	6
52	Kingston et Pembroke	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00				2,160,000 00	572,000 00	572,000 00	6
*53	L'Assomption	3 00		19,000 00	19,000 00	10,000 00							
54	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61 40		600,000 00	600,000 00	600,000 00					378,000 00	378,000 00	
55	Lac Érié et Rivière Détroit	42 00		1,000,000 00	200,000 00	20,000 00				500,000 00	500,000 00	500,000 00	6
56	Colonisation du Lac Témiscamingue	15 50		100,000 00	50,000 00	12,500 00							
57	London, Huron et Bruce	69 01			22,210 00	22,210 00					912,646 00	912,646 00	
†58	London et Port Stanley	23 84			441,500 00	441,500 00					680,311 00	680,311 00	
59	Basses Laurentides	39 50		1,500,000 00	500,000 00	500,000 00				78,000 00			
†60	Jonction de Mahone à Bridgewater	8 75											
61	Manitoba et Nord-Ouest	234 50		12,000,000 00	12,000,000 00	5,847,500 00	415,000 00	415,000 00	415,000 00		3,241,200 00	3,241,200 00	5 et 6
62	Manitoba et Sud Est		8 00	750,000 00	250,100 00	26,292 00							
*63	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	217 80		1,000,000 00	700,000 00	700,000 00				3,744,000 00	2,544,000 00	2,544,000 00	
64	Vallée de la Massawippi	34 00		735,000 00	735,000 00	735,000 00							
‡65	Midland	173 97			6,600,000 00	6,600,000 00					7,467,413 33	7,467,413 33	
‡66	Montréal et Jonction de Champlain	61 75			250,000 00	250,000 00					507,593 33	507,593 33	
67	Montréal et Lac Maskinongé	13 00		100,000 00	25,000 00	25,000 00				100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
68	Montréal et Ottawa	16 00		1,000,000 00	227,200 00	22,500 00							
69	Montréal, Portland et Boston	40 60			986,600 00	986,600 00					901,000 00	901,000 00	
70	Montréal et Sorel	44 67		750,000 00	750,000 00	750,000 00				730,000 00	730,000 00	730,000 00	
71	Montréal et Jonction du Vermont	23 60		1,000,000 00						200,000 00			
72	Montréal et Ouest	30 50	22 00	10,000,000 00	300,000 00	5,000 00							
*73	Nouveau Brunswick	175 68		3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00					4,590,640 80	4,504,324 37	4, 5 et 6
*74	Nouveau Brunswick et Canada	117 20		2,288,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00		170,000 00	170,000 00	6
75	Nouveau-Brunswick et Île du Prince-Édouard	36 00		500,000 00	212,850 00	212,850 00					100,000 00	100,000 00	6
76	Cie de fer, de houille et de chemin de fer de New-Glasgow	12 50											
‡77	Nord	205 48									5,413,144 66	5,413,144 66	4, 5 et 6
‡78	Nord et Jonction du Pacifique	111 37		200,000 00	23,000 00	23,000 00							
79	Pacifique Nord et Manitoba	264 50		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				6,010,000 00	6,010,000 00	6,010,000 00	5
*80	Rive Nord	205 50		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00				5,225,000 00	1,593,533 60	1,593,533 60	5
81	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00							
82	Central de la Nouvelle Écosse	73 50		1,000,000 00			1,000,000 00	1,000,000 00	700,000 00	2,800,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	5
*83	Ontario et Québec	463 80		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00					19,502,591 33	19,502,591 33	5
84	Montagne d'Orford	10 00	16 00	1,000,000 00	50,000 00	5,000 00							
85	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30 00	10 00	1,000,000 00	1,000,000 00	4,000 00							
86	Colonisation de Parry Sound	20 00		200,000 00	50,000 00	5,000 00							
87	Pontiac et Renfrew	4 25		250,000 00	100,000 00	20,000 00							
88	Pontiac et Jonction du Pacifique	61 00	10 00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00							
89	Port Arthur, Duluth et Ouest	70 00	15 50	1,200,000 00	249,000 00	24,900 00				1,368,000 00			
90	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254 00		2,000,000 00	210,000 00	210,000 00				3,814,980 00	3,814,980 00	3,814,980 00	6
91	Québec Central	153 50		3,044,098 00	3,044,098 00	3,044,098 00					4,749,867 00	4,749,867 00	5
92	Québec et Lac Saint-Jean	196 00	20 00	6,000,000 00	3,800,000 00	3,800,000 00				6,000,000 00	3,796,000 00	3,796,000 00	5
93	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00		1,500,000 00	50,000 00	10,000 00							
*94	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	162 10									3,500,000 00	3,500,000 00	5
95	Salisbury et Harvey	45 00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00				599,573 33	599,573 33	599,573 33	6
96	Saskatchewan et Ouest	15 47			232,500 00	232,500 00		77,500 00	77,500 00		181,040 00	181,040 00	
97	Ligne Riveraine	82 50		445,400 00	415,400 00	425,000 00				825,000 00	825,000 00	825,000 00	6
98	Shuswap et Okanagan	50 79		750,000 00	750,000 00	750,000 00				1,250,000 00	1,250,000 00	1,139,523 00	4
99	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		500,000 00	500,000 00	500,000 00				696,632 20	696,632 20	696,632 20	
100	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		300,000 00	100,000 00	68,359 00							
‡101	Tunnel de Saint-Clair	2 22		700,000 00	700,000 00	70,000 00				2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	5
102	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	1 75		200,000 00	200,000 00	24,032 13				125,000 00	125,000 00	125,000 00	6
*103	Saint-Jean et Maine	91 80		2,676,666 66	2,054,153 44	2,054,153 44				243,333 33	216,664 00	216,664 00	5
104	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6 00	400,000 00	133,600 00	31,932 00							
105	Saint-Laurent et Adirondack	20 22		350,000 00	350,000 00	350,000 00							
*106	Saint-Laurent et Ottawa	58 40		2,710,000 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20		973,334 00	973,334 00	4
107	Sud-Est	147 70		4,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00				2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	6
‡108	Norfolk-Sud	17 00		200,000 00	20,000 00	20,000 00				170,000 00	170,000 00	170,000 00	5
109	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		10 00	3,000,000 00	181,340 00	8,134 00				374,733 33	73,000 00	54,750 00	6
110	Témiscouata	113 00		1,000,000 00	1,000,000 00	991,000 00				2,258,133 33	2,258,133 33	2,258,133 33	5
111	Mille-Îles	4 08		250,000 00	60,000 00	60,000 00					8,000 00	8,000 00	
112	Vallée de la Tobique	14 00	14 00	40,000 00	40,000 00	29,900 00				280,000 00	140,000 00	63,000 00	5
‡113	Ligne de ceinture de Toronto	12 85		250,000 00	50,000 00	50,000 00				650,000 00	462,500 00	462,500 00	4
*114	Toronto, Grey et Bruce	191 30		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00				3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	
‡115	Toronto et Nipissingue 85 00; Jonction du Lac Simcoe 26 50	111 50			†27,600 00	27,600 00							
‡116	Victoria	53 25											
‡117	Jonction de Waterloo	10 25		250,000 00	50,000 00	50,000 00				205,000 00	105,000 00	105,000 00	5
‡118	Wellington, Grey et Bruce	168 13			221,200 00	221,200 00					549,933 33	549,933 33	
‡119	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50											
120	Comtés de l'Ouest	87 00		1,000,000 00	400,800 00	400,800 00				1,457,844 00	974,794 00	974,794 00	5
*121	Pacifique d'Ontario-Ouest	26 60		500,000 00	210,000 00	21,000 00							
122	Windsor et Annapolis 87 50; Embranchement de Windsor 32 00	119 50		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,068,136 00	1,068,136 00	1,338,333 00	1,305,771 00	1,305,771 00	4 et 6
123	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00		15,000,000 00	1,250,000 00	285,793 00				16,250,000 00			
124	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17 00	2,000,000 00	201,000 00	20,100 00							
		14,869 74	218 50		258,482,169 39	244,844,381 52		99,855,900 39	99,555,900 39		305,412,243 19	305,120,199 76	

Numéro.	Aide du gouvernement fédéral. Prêt. $ cts.	Boni. $ cts.	Versé. $ cts.	Aide des gouvernements provinciaux. Provinces.	Prêt. $ cts.	Boni. $ cts.	Souscription d'actions ou d'obligations. $ cts.	Versé. $ cts.	Aide des municipalités. Prêts. $ cts.	Boni. $ cts.	Souscription d'actions ou d'obligations. $ cts.	Versé. $ cts.
1												
2		51,200 00	50,460 00	Nouv.-Brunswick		52,500 00		48,500 00				
3		156,800 00	156,800 00	Québec		711,122 02		699,192 08			325,000 00	325,000 00
4		620,000 00	524,175 00	do		1,030,000 00		650,100 12				
5				Ontario						5,000 00		5,000 00
6		96,000 00	58,900 00	Québec		185,000 00		179,073 50				
7		57,600 00	52,810 00	Ontario						39,000 00	25,000 00	61,500 00
8												
9		192,000 00	105,200 00	Ontario						116,000 00		116,000 00
10		102,400 00	67,020 00	Nouv.-Brunswick		96,000 00		94,500 00				
11				Ontario						966,000 00		966,000 00
12												
13		314,400 00	282,355 20	Ontario Québec		270,000 00 200,000 00		455,000 00				
14		1,525,250 00	1,525,250 00	Ontario		1,479,000 00		1,479,000 00			42,500 00	42,500 00
15		344,439 84	336,439 84	Nouv.-Brunswick		353,500 00		353,500 00	20,000 00			
16		51,200 00	51,200 00	Ontario do		147,858 65		147,858 65		322,500 00 33,000 00		322,500 00 33,000 00
17		25,000,000 00	25,000,000 00	Col.-Britannique		37,500 00		37,500 00		447,500 00		447,500 00
18		53,949,933 65 3,750,081 38	53,949,933 65 3,750,081 38	Nouvelle-Écosse		643,545 00		643,545 00				
19		30,404,577 65	30,404,577 65									
20		224,000 00	224,000 00	Nouv.-Brunswick		180,000 00		180,000 00				
21												
22				Ontario						15,000 00		15,000 00
23				do		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00
24		226,012 54	159,251 54	Nouv.-Brunswick		277,665 00		277,665 00				
25				Ontario	26,000 00	18,740 00		14,740 00		113,500 00		113,500 00
26		112,000 00	88,800 00									
27		44,800 00	44,800 00	Nouvelle-Écosse		44,800 00		44,800 00		27,685 00		27,685 00
28				Ontario		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00
29		44,800 00	39,850 00	Nouvelle Écosse		189,030 93		141,230 93				
30		201,920 00	182,405 00	Québec		549,000 00		300,170 54		15,000 00		15,000 00
31		82,652 82	82,652 82	Nouv.-Brunswick		107,500 00		107,500 00		13,000 00		13,000 00
32		96,000 00	96,000 00	Ontario		83,000 00		83,000 00		257,500 00		257,500 00
33		750,000 00	750,000 00									
34				Nouv.-Brunswick		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00
35	300,000 00	30,000 00	330,000 00									
36	15,142,633 33		15,142,633 33									
37		48,000 00		Ontario		336,000 00		336,000 00		929,000 00		929,000 00
38		22,400 00	21,888 00	do		182,500 00		182,500 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00
39		229,500 00	10,345 00	Québec		156,000 00		82,532 75		20,000 00		
40		160,000 00	78,688 00	do		42,000 00		23,590 00		6,000 00		6,000 00
41												
42												
43		51,200 00	46,000 00	Ontario					155,000 00		20,000 00	175,000 00
44				do		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00
45		9,600 00	5,553 57	Nouv.-Brunswick		9,000 00		9,000 00				
46		179,200 00	170,560 00	Québec		103,000 00		103,000 00				
47		160,000 00	15,000 00	Ontario		30,000 00						
48												
49		42,400 00	37,500 00	Nouvelle-Écosse		38,400		35,200 00				
50	58,334 27	22,400 00	80,734 27	Nouv.-Brunswick		156,000 00		156,000 00				
51		268,400 00	192,944 00	Ontario						157,500 00		157,500 00
52		48,000 00	48,000 00	do		456,493 00		456,493 00		491,000 00		491,000 00
53		11,200 00	11,200 00	Québec		7,350 00		3,675 00				
54				do		380,000 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00
55		342,400 00	118,400 00	Ontario						45,000 00		45,000 00
56		240,200 00	52,760 00	Québec		250,000 00		38,420 00				
57				Ontario		178,630 00		178,630 00		311,500 00		311,500 00
58												
59		217,600 00	217,600 00	Québec		168,000 00		168,000 00			25,000 00	
60												
61				Manitoba	652,440 00			652,440 00		215,600 00		215,600 00
62												
63				Manitoba	900,000 00			900,000 00				
64		80,000 00		Québec							65,000 00	65,000 00
65				Ontario		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85
66		30,000 00	30,000 00	Québec		150,000 00		150,000 00		21,774 00		21,774 00
67		42,200 00	41,280 00	do		87,250 00		87,250 00				
68		192,000 00	49,960 00	do		142,500 00		129,710 00		2,800 00		2,800 00
69				do		232,000 00		231,122 00		25,000 00		25,000 00
70		112,000 00	93,757 57	do		262,500 00		116,645 00		14,100 00		
71												
72		361,270 00	108,396 00	Québec		472,500 00		100,000 00				
73				Nouv.-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00
74				do		575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00
75		118,400 00	113,440 00	do		108,000 00		99,708 90				
76		40,000 00		Nouvelle-Écosse		40,000 00				4,000 00		
77				Ontario		196,188 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00
78		1,320,000 00	1,320,000 00									
79				Manitoba		533,300 00		532,250 00				
80		954,000 00	*954,000 00	Québec	2,546,000 00			2,546,000 00				
81												
82		256,000 00	230,700 00	Nouvelle-Écosse		411,119 94		402,819 94				
83				Ontario						52,500 00		52,500 00
84		99,200 00	32,000 00	Québec		124,000 00		38,713 07				
85		320,000 00	126,372 00	do		445,982 00		363,050 00				
86		128,000 00	30,400 00	Ontario		148,500 00		30,000 00				
87		19,200 00	13,600 00	Québec		17,500 00		17,433 60				
88		337,100 00	174,828 00	do		600,000 00		426,000 00		101,000 00		
89		271,200 00	157,075 00	Ontario		240,000 00		194,174 00		40,000 00		40,000 00
90												
91		348,342 00	60,342 00	Québec		924,000 00		795,410 00		103,000 00		103,000 00
92		1,003,495 00	844,927 73	do		2,748,000 00		1,502,966 00			450,000 00	450,000 00
93		96,000 00	65,600 00	do		192,000 00		138,000 00				
94		1,440,000 00	*1,440,000 00	do	1,176,956 00	727,000 00		1,903,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62
95	29,665 45		29,391 01	Nouv.-Brunswick		455,000 00		455,000 00		70,000 00		70,000 00
96				Manitoba	50,000 00			50,000 00		10,000 00		10,000 00
97				Nouv.-Brunswick		425,000 00		416,800 00	3,000 00			3,000 00
98		163,200 00	162,260 00									
99												
100		146,400 00	38,400 00	Ontario					80,000 00		100,000 00	140,000 00
101		375,000 00	375,000 00									
102	500,000 00		433,900 00	Nouv.-Brunswick		5,181 81		5,181 81				
103				do		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00			60,000 00	60,000 00
104		188,800 00		do		195,000 00						
105		82,624 00	40,256 00	Québec		70,400 00		65,216 00				
106				Ontario					300,000 00		90,000 00	390,000 00
107				Québec		497,007 10		497,007 10			528,000 00	528,000 00
108		54,400 00	54,400 00	Ontario						65,000 00		65,000 00
109		236,800 00		Nouvelle-Écosse		80,000 00				8,000 00		
110		670,800 00	624,800 00	Québec N.-Brunswick		241,500 00 66,000 00		307,500 00		25,000 00		25,000 00
111		54,400 00	10,400 00	Ontario						10,000 00		10,000 00
112		134,100 00	73,000 00	Nouv.-Brunswick		70,000 00		35,000 00				
113												
114		16,000 00	14,656 00	Ontario		375,282 00		375,282 00		988,000 00		988,000 00
115				do		158,212 00		158,212 00		488,500 00		476,702 59
116				do		312,000 00		312,000 00		186,000 00		186,000 00
117		35,200 00	32,800 00	do						47,000 00		47,000 00
118				do		241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00
119				do		94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93
120		500,000 00	500,000 00	Nouvelle-Écosse	50,000 00	679,100 00		729,100 00		150,000 00	100,000 00	250,000 00
121		256,000 00	256,000 00									
122		1,089,674 00	1,089,674 00									
123				Manitoba	256,000 00			256,000 00				
124				Territ. du N.-O.						25,000 00		
	16,030,633 05	132,052,672 88	144,214,383 56		5,657,396 00	25,069,261 24	300,000 00	26,997,435 78	2,992,000 00	10,567,500 78	2,370,500 00	13,981,247 99

Numéro.	Capital provenant d'autres sources. Souscrit. $ cts.	Versé. $ cts.	Capital total. Souscrit. $ cts.	Versé. $ cts.	Dette flottante. Montant. $ cts.	Taux d'intérêt. p. 100.	Prix de revient de la voie et du matériel roulant. $ cts.	Observations.
1			4,691,046 29	4,691,046 29	194,196 40	8	4,997,728 94	Voir octrois de terres fédérales.
2			253,700 00	224,880 00			193,000 00	
3			6,751,088 02	6,735,158 08			6,213,364 56	
4			1,950,000 00	1,204,275 12				
5			165,500 00	142,500 00			97,565 00	
6			281,000 00	237,973 50				Relié avec le chemin de fer de Montréal et Jonction de Champlain.
7			686,600 00	679,310 00			234,611 26	
8			30,000 00	30,000 00			30,000 00	
9			2,558,000 00	2,471,200 00				
10			758,400 00	721,520 00	10,000 00			
11			7,237,639 20	7,237,639 20			6,271,639 20	
12			5,799,946 66	5,574,946 66				Octrois de terres fédérales.
13			7,234,400 00	7,187,355 20			6,746,223 82	
14			4,870,083 33	4,870,083 33				
15	219,709 00	219,709 00	1,937,648 84	1,909,648 84				
16			35,148,159 24	35,130,159 24				
17	7,578,000 00	7,578,000 00	177,023,188 17	177,023,188 17			142,667,882 00	Octrois de terres fédérales. *Voir état n° 10.
18			54,593,478 65 3,750,081 38	54,593,478 65 3,750,081 38			54,593,478 65 3,750,081 38	
19			30,404,577 65	30,404,577 65				
20			1,854,000 00	1,854,000 00				
21			100,000 00	100,000 00				
22			675,000 00	540,000 00	86,000 00	6		
23			970,000 00	970,000 00	2,000 00			
24			2,303,677 54	2,236,916 54				
25			1,158,240 00	1,158,240 00				
26			1,055,500 00	807,300 00			758,141 73	
27			212,885 00	212,885 00				
28			1,616,000 00	1,616,000 00				Compris dans Ontario et Québec.
29			1,233,830 93	1,184,080 93			752,372 72	
30	41,612 29	41,612 29	1,457,532 29	939,187 83	59,091 79	7	998,279 62	
31			628,402 82	628,402 82				
32	15,754 07	15,754 07	1,297,754 07	1,297,754 07	15,754 07		1,297,754 07	
33	1,037,016 14	1,037,016 14	3,287,016 14	2,987,016 14				Octrois de terres fédérales.
34			910,000 00	728,200 00				
35			580,000 00	400,000 00	12,833 45	6	414,086 75	
36			275,495,243 84	275,495,243 84			291,025,851 65	
37			2,726,270 00	2,678,270 00			3,161,764 88	
38			467,900 00	467,388 00				Dans le réseau Midland.
39			1,555,500 00	1,272,877 75				
40			386,000 00	268,278 00				
41	269,201 00	269,201 00	769,201 00	769,201 00	269,201 20	6 à 8		Octrois de terres fédérales.
42			13,262,056 01	13,262,056 01			a	Compris dans le Grand-Tronc.
43			236,200 00	222,000 00				
44			3,333,029 33	3,333,029 33			b	Compris dans le Grand-Tronc.
45			68,100 00	47,053 57			30,410 97	
46			1,882,200 00	1,873,560 00				
47			243,500 00	68,500 00				
48			20,000 00	20,000 00			20,000 00	
49			430,800 00	422,700 00			168,061 25	
50			316,734 27	236,734 27			246,000 00	
51	5,490 43	5,490 43	875,890 43	800,434 43	248,061 08	6	924,500 35	
52	18,320 00	18,320 00	6,070,813 00	5,994,613 00			4,064,956 00	
53			37,550 00	24,875 00	3,189 87			
54			1,409,000 00	1,264,280 00				
55	7,289 18	7,289 18	1,094,689 18	690,689 18			660,689 18	
56	80,000 00	80,000 00	620,200 00	183,680 00	80,000 00			
57			1,424,986 00	1,424,986 00			1,424,986 00	
58			1,121,811 00	1,121,811 00			1,121,811 00	
59	220,000 00	220,000 00	1,130,600 00	1,105,600 00			615,000 00	
60								Dans le réseau Midland.
61			16,524,240 00	10,361,740 00			3,602,137 71	Octrois de terres fédérales.
62			250,400 00	26,292 00				Octrois de terres fédérales.
63			4,144,000 00	4,144,000 00				Octrois de terres fédérales.
64			880,000 00	800,000 00			800,000 00	
65			14,380,634 38	14,380,634 38			16,973,680 21	
66			959,367 33	959,367 33			*1,256,640 45	*Y compris Jonction de Beauharnois.
67			254,450 00	253,530 00				
68			564,500 00	204,970 00				
69			2,144,600 00	2,143,722 00				Exploité par le Vermont-Central.
70			1,868,600 00	1,690,402 57	260,000 00	6	1,320,000 00	
71								Pas de rapport du capital. Exploité par le Vermont-Central
72	72,000 00	72,000 00	1,205,770 00	285,396 00				
73			7,689,640 80	7,603,324 37				
74			2,580,500 00	2,580,500 00				
75			539,250 00	525,998 90			272,208 66	
76	158,225 26	158,225 26	242,225 26	158,225 26	27,558 03		158,225 26	
77			6,241,312 66	6,241,312 66			*3,609,986 67	*Dans le Grand-Tronc.
78			1,343,000 00	1,343,000 00				$2,266,986 d'obligations primitives, remplacées par des debentures actions émises par le Grand-Tronc.
79			7,543,300 00	7,542,250 00			5,490,500 00	
80			6,093,533 60	5,593,533 60				Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 sur ce montant.
81			250,000 00	205,000 00			237,800 00	
82	233,000 00	233,000 00	2,900,119 94	2,566,519 94				
83			21,555,091 33	21,555,091 33			*23,766,261 49	*Comprend le Pacifique d'Ontario-Ouest et Credit-Valley.
84			273,200 00	75,713 07				
85			1,765,982 00	493,422 00	223,602 57	7	730,644 70	
86			326,500 00	65,400 00			273,000 00	
87			136,700 00	51,033 60			46,856 84	
88			1,338,100 00	900,828 00	400,428 89	7	1,334,964 00	
89			800,200 00	416,149 00	20,000 00			
90			4,024,980 00	4,024,980 00			*2,515,770 00	*Octrois de terres fédérales. Nivellement, maçonnerie et pont seulement.
91			9,169,307 00	8,752,717 00				
92			11,797,495 00	10,393,893 73			10,393,894 00	
93			338,000 00	213,600 00	380,632 65	7	594,624 02	
94			9,302,956 00	7,640,600 62				Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 de ce montant.
95			1,813,738 78	1,813,464 34			*	Du rapport de 1887.
96			551,040 00	551,040 00			*	*Dans le Manitoba et Nord-Ouest.
97			1,698,400 00	1,669,800 00				Du rapport de 1884.
98			2,163,200 00	2,051,783 00			*1,250,000 00	*A l'exclusion du matériel roulant.
99			1,196,632 20	1,196,632 20				Exploité par le Vermont-Central.
100			426,400 00	246,759 00			461,760 00	
101			3,575,000 00	2,945,000 00	238,840 90	5	3,183,840 90	
102			830,181 81	588,713 94			584,698 30	
103			4,110,817 44	4,110,817 44			2,698,589 00	Argent aux porteurs d'obligations lors de la forclusion.
104			517,400 00	31,932 00				
105			503,024 00	455,472 00				
106			2,153,243 20	2,153,243 20				
107			5,037,507 10	5,037,507 10				
108			309,400 00	309,400 00			*219,000 00	*A l'exclusion du matériel roulant.
109			579,140 00	62,884 00				
110			4,261,433 33	4,206,433 33			2,022,000 00	
111			132,400 00	88,400 00			91,306 32	
112			384,100 00	200,900 00	832 00		273,000 00	
113			512,500 00	512,500 00			512,500 00	
114	322,583 30	322,583 30	6,015,665 30	5,986,011 30			5,547,338 12	
115			674,312 00	662,514 59				Dans le réseau Midland.
116			498,000 00	498,000 00				Dans le réseau Midland.
117			237,200 00	234,800 00			*234,800 00	*A l'exclusion du matériel roulant.
118			1,694,409 33	1,694,409 33			1,694,409 33	
119			317,052 52	317,052 52				Dans le réseau Midland.
120			2,854,694 00	2,854,694 00	j 114,789 27			j Dû par le gouvernement fédéral.
121			466,000 00	277,000 00			k	k Compris dans Ontario et Québec.
122			3,952,681 00	3,952,681 00	27,811 00	3	4,084,187 00	
123			1,506,000 00	541,793 00				Octrois de terres fédérales.
124			226,000 00	20,100 00				do
	10,278,200 67	10,278,200 67	869,068,477 59	844,991,749 67				

* Formant partie du réseau du chemin de fer Canadien du Pacifique.
‡ Formant partie du réseau du chemin de fer Grand-Tronc.
† Jonction du Lac Simcoe.

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							lbs.	lbs.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	174·12	.....	.....	174·12	12·31	.....	28 30 35
2	Albert-Sud ..... 17·00 Embranchement Harvey..... 3·00	20·00	.....	.....	20·00	·50	.....	56
3	*Baie des Chaleurs	60·00	20·00	.	60·00	7·00	.....	56
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	....	3·50	3·00	.....	50
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	.....	.....	17·00	·66	.....	56
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45·00	.....	.....	45·00	1·80	.....	56
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	32·00	3·25	.....	56
8	Calgary et Edmonton	253·97	42·00	.....	253·97	7·00	.....	56
9	Canada-Atlantique ..... 138 Comtés du Centre 21	159·00	.....	.....	159·00	45·00	.....	56 et 72
10	Canada-Est	127·00	.....	.....	127·00	6·00	.....	56 et 60
11	†Canada-Sud	378·91	.....	32·12	346·79	141·13	.....	60 65 80
12	Ch. de fer du gouvernement canadien —							
	‡Intercolonial	1141·00	.....	....	1141·00	143·25	.....	56 57¼ 67
	Île du Prince-Edouard	210·60	.....	125·40	85·20	15·70	40	50 et 52
13	§Canadian du Pacifique ..... 3563·40 Atlantique et Nord-Ouest ..... 182·50 Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba ..... 217·80 Rive-Nord ..... 205·50 Saint-Laurent et Ottawa ..... 58·40 Toronto, Grey et Bruce ..... 191·30 Ontario et Québec ..... 463·80 Credit-Valley ..... 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest ..... 26·60 Jonction de Guelph ..... 15·00 Saint-Jean et Maine ..... 91·80 Nouveau-Brunswick ..... 175·68 N.-Brunswick et Canada ..... 117·20 Frédéricton ..... 22·10 Colombie et Kootenay ..... 27·70	5533·88	.....	70·00	5463·88	639·93	45 et 56	54 à 72
14	Caraquette	68·00	.....	.....	68·00	3·25	.....	50
15	Carillon et Grenville	13·00	.....	13·00	.....	·25	65	.....
16	Ontario-Central	104·00	.....	.....	104·00	.....	.....	42 et 56
17	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	74·66	2·50	.....	52 et 56
18	Vallée de la Cornwallis	14·00	.....	.....	14·00	1·00	.....	56
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46·00	.....	.....	46·00	10·00	.....	56 et 57
20	Comté de Drummond	62·81	.....	.....	62·81	3·20	.....	56 et 60
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	.....	.....	28·00	2·00	.....	44 52 56
22	Erié et Huron	75·75	.....	1·75	74·00	4·90	.....	54 et 56
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	.....	78·00	2·00	.....	50 et 54
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	.....	.....	1·33	·11	.....	60
25	Grand-Tronc ..... 883·25 Buffalo et Lac Huron ..... 162·00 Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié ..... 172·75 Montréal et Jonction-Champlain ..... 61·75 Jonct.-Beauharnois ..... 19·50 } 81·25 Grand-Occidental ..... 540·75							

* Non exploité. † Double voie, 95·21 milles. ‡ Double voie, 1·50 mille.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayons maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Eclisses	..	....	10	....	.....	1	2	....	573	52·8	3·0	1
2640	do	..	....	11	....	.....	....	2	....	955	120	4·8½	2
2600	do	..	....	16	3	22	....	1	....	717	67	4·8½	3
3000	do	..	....	11	....	.....	....	1	....	400	90	4·8½	4
2700	do	..	....	18	1	20	....	2	....	955	39·6	4·8½	5
2640	Joint Fisher	..	....	35	1	.....	....	2	....	717	58	4·8½	6
2640	Eclisses	..	....	18	....	.....	1	1	....	955	73	4·8½	7
2600	Cornières et éclisses	..	....	30	....	.....	....	2	....	1146	53	4·8½	8
3000	Eclisses	..	6	105	3	22	6	4	1	2865	40	4·8½	9
2640	Cornières et éclisses	..	1	30	....	.....	1	4	1	955	80	4·8½	10
2800	do do	..	3	376	16	19	17	16	6	913	75	4·8¼	11
													12
2640	do do	1	9	429	29	18½ à 35	6	24	20	694	65	4·8½	
2640	do do	..	....	956	2	17¼	....	....	....	396	90	3·6	
2640 à 3168	do do	8	24	2681	79	20 à 22	46	67	48	500	237	4·8½	13
2600	Eclisses	..	....	34	....	.....	....	1	....	1000	60	4·8½	14
1760	Coussinets	..	1	8	1	17	....	....	....	1910	100	5·6	15
2640	Eclisses	..	....	94	....	.....	4	4	....	955	105	4·8½	16
2640	do	..	....	40	....	.....	....	2	....	955	74	4·8½	17
2600	do	..	....	21	....	.....	....	1	....	955	75	4·8½	18
2600	do	..	....	13	....	.....	....	1	....	820	160	4·8½	19
2640	Cornières et éclisses	..	....	37	....	.....	1	2	1	717	66	4·8½	20
2200	Eclisses	..	....	22	....	.....	1	1	....	....	90	4·8½	21
2240	do	..	....	108	....	.....	4	5	....	661	52	4·8½	22
2992	Cornières et éclisses	..	...	15	2	23	....	....	....	574	80	4·8½	23
2564	do do	..	....	1	....	.....	....	2	...	1433	50	4·8½	24

§ Double voie, 11·85 milles.

‖ 376½ milles de double voie.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs,
	London et Port-Stanley..... 23·84 Wellington, Grey et Bruce...168·13 London, Huron et Bruce. ... 69·01 Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·78 Jonction de Waterloo. ..... 10·25 Midland..... 173·97 Toronto et Nipissingue..... 111·50 Grande-Jonction..... 85·40 Whitby, Port-Stanley et Lindsay ..... 46.50 Victoria ..... 53·25 Nord..... 205·48 Nord et Jonct. du Pacifique.111·37 Hamilton et Nord-Ouest.....173·90 Norfolk-Sud..... 17·00 Cobourg, Blairton et Marmora 18·00 Jonct. de Madoc et Brid'water 8·75 Union Jacques-Cartier ..... 6·50	3157·63	.....	141·00	3016·63	645·50	56	56 à 79
26	Grand-Oriental ..... 13·00	57·67	....	.....	13·00	1·00	.....	56
	Montreal et Sorel..... 44·67		.....	.....	44·67	3·33	.....	56
27	Grand-Nord	25·00	.....	.....	25·00	.....	.....	56
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50·93	.....	.....	50·93	2·55	.....	56
29	Hereford	53·00	.....	.....	53·00	5·51	.....	56
30	*Irondale, Bancroft et Ottawa.....	12·00	8·00	.....	12·00	.....	.....	56
31	Joggins	12·00	.....	.....	12·00	1·00	.....	56
32	Kent-Nord	34·00	.....	3·50	30·50	3·25	67	56
33	Kingston et Pembroke	112·75	.....	9·75	103·00	21·00	50 to 84	56
34	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	.....	.....	56·45	4·00	.....	56
35	L'Assomption	3·00	.....	.....	3·00	·25	.....	56
36	Lac Erié et Rivière Détroit.....	42·00	.....	.....	42·00	3·04	.....	56
37	Colonisation du Lac Témiscamingue ...	15·50	.....	.....	15·50	.....	.....	16 et 30
38	Basses-Laurentides	39·50	.....	.....	39·50	2·00	.....	56
39	Manitoba et Nord-Ouest..... 234·50 Saskatchewan et Ouest ..... 15·47	249 97	.....	.....	249·97	23·48	.....	56
40	Vallée de Massawippi.....	34·00	.....	.....	34·00	2·50	.....	50 et 60
41	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	13·00	·50	.....	56
42	Montréal et Ottawa.....	16·00	.....	.....	16·00	·30	.....	56
43	Montréal et Jonction du Vermont.....	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60 et 72
44	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	.....	.....	40·60	1·40	.....	56
45	*Montréal et Ouest.....	30·50	22·00	.....	30·50	1·00	.....	56
46	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
47	*Cie dec. de f., de houille et de f., N.-Glasg.	12·50	.....	.....	12·50	·75	.....	56
48	Nord du Pacifique et Manitoba	264·50	.....	.....	264·50	16·00	.....	56
49	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	.....	5·50	1·25	.....	56
50	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	73·50	.....	.....	73·50	2·50	.....	56
51	*Montagne d'Orford.....	10·00	16·00	.....	10·00	·50	.....	56
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	30·00	10·00	.....	30·00	·75	.....	56
53	*Colonisation de Parry-Sound.....	20·00	.....	.....	20·00	1·00	.....	56
54	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	4·25	·75	.....	56
55	Jonction-Pontiac du Pacifique	61·00	10·00	.....	61·00	3·00	.....	56
56	*Port-Arthur, Duluth et Ouest	70·00	15·50	.....	70·00	4·00	.....	56

* Non en exploitation.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Cornières et éclisses	12	77	2678	237	15 to 28	59	63	88	600	105	4·8½	25
2640	Eclisses	..	....	6	....	.....	1	3	....	2865	26	4·8½	26
2640	do	..	....	12	....	.....	1	2	....	2292	53	4·8½	
2640	do	..	....	18	....	.....	....	2	....	1237	53	4·8½	27
2640	do	..	....	....	....	.....	....	1	....	955	60	4·8½	28
2800	do	..	....	28	....	.....	2	3	....	955	66	4·8½	29
2640	do	..	....	3	....	.....	....	1	....	1000	60	4·8½	30
3000	do	..	....	4	....	.....	1	1	1	958	79	4·8½	31
2432	do	..	....	8	....	.....	....	1	....	1000	60	4·8½	32
2640	Cornières et éclisses	..	....	55	4	16 & 21	4	4	13	955	79	4·8½	33
3000	do	..	....	36	....	.....	....	3	....	882	88	4·8½	34
2500	Eclisses	..	....	1	....	.....	....	1	....	955	20	4·8½	35
2600	Eclisses à cornières	..	1	43	1	19½	4	3	....	1433	60	4·8½	36
.....	Eclisses	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	3·0	37
2640	do	..	....	25	....	.....	....	2	1	917	105	4·8½	38
2700	do	16	....	180	....	.....	....	2	2	955	105	4·8½	39
2800	do	..	1	19	1	19	1	2	1	442	76	4·8½	40
2640	do	..	....	9	....	.....	....	1	....	955	52	4·8½	41
2600	Eclisses à cornières	..	....	19	....	.....	....	1	....	1146	48	4·8½	42
2640	Cornières et éclisses	..	....	50	....	.....	....	2	....	.....	52	4·8½	43
3000	Eclisses	..	....	....	....	.....	1	2	....	.....	.....	4·8½	44
2640	do	..	....	19	....	.....	....	1	....	574	106	4·8½	45
2400	do	..	....	26	....	.....	....	1	....	1000	66	4·8½	46
2640	do	..	....	5	....	.....	....	1	1	955	80	4·8½	47
2640	do	12	....	175	....	.....	5	2	2	573	63	4·8½	48
2600	do	..	....	1	....	.....	1	1	....	955	132	4·8½	49
2640	Eclisses à cornières	..	....	23	1	21	....	1	....	819	80	4·8½	50
2640	Eclisses	..	....	7	....	.....	....	1	....	955	74	4·8½	51
2640	Cornières et éclisses	..	....	24	....	.....	....	1	....	573	106	4·8½	52
2640	Eclisses	..	....	8	....	.....	....	1	....	955	55	4·8½	53
2640	do	..	....	....	....	.....	....	1	....	717	106	4·8½	54
2640	Eclisses à cornières	..	....	47	....	.....	....	2	....	1146	53	4·8½	55
2640	Eclisses	..	....	5	....	.....	3	1	....	574	95	4·8½	56

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
57	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.	254·00	.....	.....	254·00	6·50	.....	56
58	Québec et Lac Saint-Jean.....	196·00	20·00	.	196·00	12·00	.....	56 & 60
59	Québec-Central.	153·50	.....	1·00	152·50	10·75	.....	56
60	Québec, Montmorency et Charlevoix....	21·00	.....	.....	21·00	1·50	.....	56
61	Salisbury et Harvey.....	45·00	.....	39·00	6·00	5·25	56	56
62	Ligne Riveraine.....	82·50	.....	..	82·50	2·50	.....	50
63	Shuswap et Okanagan.....	50·79	.....	..	50·79	3·38	.....	56
64	Stanstead, Shefford et Chambly..	43·00	.....	29·00	14·00	5·50	60	60
65	Sainte-Catherine et Niagara-Central....	12·35	.....	. ..	12·35	·65	.....	56
66	*Tunnel de Saint-Clair, cour et approch.	2·22	.....	.....	2·22	10·00	.....	100
67	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer	1·75	.....	.....	1·75	.....	.....	60
68	†Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup	.....	6·00	.....	.....	.....	.....	.....
69	Saint-Laurent et Adirondack...	20·22	.....	.....	20·22	·90	.....	72
70	Sud-Est.....147·70 Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent..... 61·40	209·10	.....	68·60	140·50	32·50	35 to 56	56 60 70
71	†Vallée de Stewiacke et Lansdowne....	.....	10·00	.....	.....	.. ...	.....	.....
72	Témiscouata.....	113·00	.....	.....	113·00	5·00	.....	56
73	Mille-Iles...	4·08	.....	.....	4·08	1·00	.....	56
74	‡Vallée de la Tobique	14·00	14·00	.. ...	14·00	·25	.....	56
75	‡Ligne de ceinture de Toronto.....	12·85	. . . ..	...	12·85	2·25	.....	65
76	Comtés de l'Ouest	87·00	... .	58·00	29·00	4·50	56	56
77	Windsor et Annapolis..... 87·50 Embranchement de Windsor. 32·00	119·50	.....	15·25	104·25	5·00	56 & 67	56 & 60
78	‡Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.. .	40·00	2·00	.. ..	56
79	†Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	.....	17·00	.....	... ..	.....	.....	.....
	Total.....	14869·74	210·50	607·37	14262·37	1922·78	.. .. ..	.....

*Longueur du tunnel, 6,000 pds, diamètre intérieur, 19 pds 10 pcs. † En voie de construction. ‡ Non en exploitation.

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Passages à niveau. Gardés.	Passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pieds.		Pds	
2600	Eclisses à cornières	..	....	18	....	.....	....	1	....	1146	65	4·8½	57
2640	do	1	2	26	3	.....	....	3	2	717	106	4·8½	58
2640	Eclisses	..	....	26	....	.....	2	5	1	882	76	4·8½	59
2640	do	..	1	5	1	22	....	1	....	1433	53	4·8½	60
2600	do et manchons	..	....	31	....	.....	....	2	....	.....	80	4·8½	61
2992	do	..	...	15	5	23	3	3	....	573	85	4·8½	62
2640	do	..	....	12	....	.....	....	1	....	636	57	4·8½	63
2400	do	..	....	42	....	.....	3	4	....	.....	60	4·8½	64
2600	do	..	....	17	2	22	2	2	....	717	85	4·8½	65
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	106	4·8½	66
2600	Eclisses	..	1	3	....	.....	....	2	....	.....	80	4·8½	67
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	68
2640	Eclisses à cornières	..	....	15	....	.....	1	2	....	1433	53	4·8½	69
2640	Eclisses à cornières	..	1	220	2	19 et 19½	8	9	3	819	86	4·8½	70
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	71
2640	Eclisses	..	....	38	....	.....	1	2	....	819	79	4·8½	72
3000	do	..	....	8	....	.....	....	1	....	660	84	4·8½	73
2600	do	..	....	12	....	.....	....	1	....	717	78	4·8½	74
2640	Eclisses à cornières	..	2	16	5	21 à 30	2	5	....	717	179	4·8½	75
2600	do	..	1	...	1	.....	....	....	...	600	84	4·8½	76
2640	do	..	....	69	1	32	....	4	1	693	75	4·8½	77
2640	do	..	....	6	....	.....	....	1	....	.....	.....	4·8½	78
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	79
....	.....	50	131	9232	401	.....	193	310	193	.....	.....	....	..

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	174·12	.....	18	....	....	..	....	....
2	Albert-Sud 17	20·00	.....	2	....	....	....	....	....
	Embranchement d'Harvey 3								
3	Baie des Chaleurs	60·00	20·00	4	....	....	....	....	....
4	Ch. de fer et Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	3	5	....	....	....	....
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	.....	2	....	....	....	....	....
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	.....	2	....	....	....	....	....
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	2	....	....	....	....	....
8	Calgary et Edmonton	253·97	42·00	....	....	....	....	....	....
9	Canada-Atlantique 138	159·00	.....	21	....	....	....	....	....
	Comtés du Centre 21								
10	Canada-Est	127·00	.....	8	....	....	....	....	....
11	Canada-Sud	378·91	.....	128	....	....	....	....	....
12	Chemins de fer de l'Etat :—								
	Intercolonial	1,141·00	.....	206	....	15	....	5	....
	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	21	....	....	....	....	....
13	Canadien du Pacifique ..... 3,563·40								
	Atlantique et Nord-Ouest ..... 182·50								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ..... 217·80								
	Rive-Nord ..... 205·50								
	Saint-Laurent et Ottawa ..... 58·40								
	Toronto, Grey et Bruce ..... 191·30								
	Ontario et Québec ..... 463·80								
	Credit-Valley ..... 175·10	5,533·88	.....	572	*17	111	*7	Plus haut.	
	Pacifique d'Ontario-Ouest ..... 26·60								
	Jonction de Guelph ..... 15·00								
	Saint-Jean et Maine ..... 91·80								
	Nouveau-Brunswick ..... 175·68								
	Nouveau-Brunswick et Canada ..... 117·20								
	Frédéricton ..... 22·10								
	Colombie et Kootenay ..... 27·70								
14	Caraquette	68·00	.....	3	....	....	....	....	....
15	Carillon et Grenville	13·00	.....	3	....	....	....	....	....
16	Ontario-Central	104·00	.....	9	....	....	....	....	....
17	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	1	2	....	....	....	....
18	Vallée de la Cornwallis	14·00	.....	1	....	....	....	....	....
19	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	46·00	.....	8	....	....	....	....	....
20	Comté de Drummond	62·81	.....	4	....	....	....	....	....
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	.....	2	....	....	....	....	....
22	Erié et Huron	75·75	.....	6	....	....	....	....	....
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	5	....	....	....	....	....
24	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	1·33	.....	....	....	....	....	....	....
25	Grand-Tronc ..... 883·25								
	Buffalo et Lac Huron ..... 162·00								
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié ..... 172·75								
	Montréal et Jonction de Champlain ..... 61·75								
	Jonction de Beauharnois ..... 19·50	81·25							
	Grand-Occidental ..... 540·75								
	London et Port-Stanley ..... 23·84								
	Wellington, Grey et Bruce ..... 168·13								
	London, Huron et Bruce ..... 69·01								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·78								
	Jonction de Waterloo ..... 10·25								
	Midland ..... 173·97	3,157·63	.....	722	....	*5	....	6	....
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50								
	Grande-Jonction ..... 85·40								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50								

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Numéro.	
4	....	3	....	....	....	26	....	4	....	*310	....	1	*Wagons à houille.
....	1	....	....	....	....	2	....	7	....	.....	....	2	
2	....	1	....	2	....	5	....	45	....	.....	....	3	Non exploité.
1	9	....	....	....	....	.....	20	15	77	24	....	4	
1	....	1	....	2	....	2	....	6	....	.....	....	5	
1	1	1	....	1	....	20	....	10	14	....	....	6	
1	....	1	....	....	....	1	....	20	....	....	....	7	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	8	Exploité par le C.C.P.
5	....	4	....	5	....	510	1300	337	....	*6	....	9	*Wagons à houille.
5	....	2	....	2	....	12	....	78	4	.....	....	10	
40	....	17	....	30	....	2027	....	294	....	*169	....	11	*Y compris 48 wagons à houille.
92	....	101	....	63	....	2174	....	2130	....	*2264	....	12	Y compris 999 wagons à houille.
17	....	15	....	4	....	178	....	*125	....	....	....	..	*Y compris les wagons à houille.
178	*5	159	....	166	11	10803	1100	3331	....	471	....	13	*Prêts spéciaux, aussi 772 wagons d'équipe, etc., chasse-neige, etc., propriété de la compagnie. 42 do do prêts spéciaux.
1	....	1	....	2	....	4	....	16	....	.....	....	14	
2	....	3	....	1	....	3	....	3	....	.....	....	15	
2	....	3	....	3	....	34	....	94	....	....	....	16	
1	2	....	....	....	....	6	....	22	....	....	2	17	
1	....	1	....	....	....	8	....	12	....	....	....	18	
2	....	2	....	2	....	.....	....	27	....	186	....	19	
1	....	2	....	1	....	9	....	20	....	.....	....	20	
2	....	1	....	1	....	1	....	9	....	.....	....	21	
8	....	....	....	3	....	29	....	12	....	.....	....	22	
11	....	....	....	3	....	12	....	72	....	10	....	23	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	24	
390	....	225	....	214	....	16014	....	6568	....	....	....	25	*Wagons-dortoirs de colons.

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
	Victoria 53·25								
	Nord 205·48								
	Nord et Jonction du Pacifique 111·37								
	Hamilton et Nord-Ouest 173·90								
	Norfolk-Sud 17·00								
	Cobourg, Blairton et Marmora 18·00								
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8.75								
	Union Jacques-Cartier 6·50								
26	Grand-Oriental 13·00	57·67		1	3				
	Montréal et Sorel 44·67								
27	Grand-Nord	25·00			1				
28	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93			2				
29	Hereford	53·00							
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	12·00	8·00	1					
31	Joggins	12·00		2					
32	Kent-Nord	34·00		2	1				
33	Kingston et Pembroke	112·75		10					
34	Kingston, Napanee et Western	56·45		5					
35	L'Assomption	3·00		1					
36	Lac Erié et Rivière Détroit	42·00		4					
37	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50		2					
38	Basses-Laurentides	39·50		2					
39	Manitoba et Nord-Ouest 234·50	249·97		5	4				
	Saskatchewan et Ouest 15 47								
40	Vallée de la Massawippi	34·00							
41	Montréal et Lac Maskinongé	13·00							
42	Montréal et Ottawa	16·00		1					
43	Montréal et Jonction de Vermont	23·60							
44	Montréal, Portland et Boston	40·60							
45	Montréal et Ouest	30·50	22·00						
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00		3					
47	Cie de ch. de fer et de houille et de fer de New-Glasgow	12·50		2					
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50		9					
49	Nosbonsing et Nipissingue	5·50		1					
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50		5					
51	Montagne d'Orford	10·00	16·00		1				
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30·00	10·00	1	3				
53	Colonisation de Parry-Sound	20·00		2					
54	Pontiac et Renfrew	4·25		1					
55	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	10·00	4					
56	Port-Arthur et Ouest	70·00	15·50	3					
57	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00							
58	Québec et Lac Saint-Jean	196·00	20·00	14		2	plus haut.		
59	Québec-Central	153·50		12					
60	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00		3					
61	Salisbury et Harvey	45·00		2					
62	Ligne Riveraine	82·50		5					
63	Shuswap et Okanagan	50·79							
64	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00		6					
65	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35		2					
66	Cie du Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·22		4					

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Suite.*

Nombre de voit. de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e cl. et pour les immigrants.		Nomb. de wag. à bagage, malle-poste, et messageries.		N'bre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété	Loués.	En propriété	Louées.	En propriété	Loués.	En propriété	Loués.	En propriété	Loués.	Louées.	Loués.	Numéro.	
....	2	1	2	....	....	.....	1	6	....	.....	....	26	
....	1	....	....	....	1	.....	....	.....	....	.....	....	27	
2	....	3	....	2	....	12	....	12	....	.....	....	28	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	29	Exploité par le Maine-Central.
....	....	1	....	....	....	.....	....	12	....	.....	....	30	Non exploité.
1	....	1	....	....	....	1	....	6	....	.....	....	31	
1	....	....	....	2	....	1	....	4	....	.....	....	32	
6	....	5	....	5	....	22	....	164	....	.....	....	33	
9	....	....	....	....	....	16	....	77	....	.....	....	34	
1	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	35	
7	....	2	....	2	....	10	....	74	....	21	....	36	
....	....	2	....	....	....	1	....	17	....	.....	....	37	
1	....	....	....	1	....	.....	....	30	....	.....	....	38	
3	2	3	....	4	....	117	50	66	....	.....	....	39	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	40	Matériel roulant fourni par les locataires du chemin de fer Passumpsic.
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	41	Matériel roul. fourni par le ch. de fer C.P.
....	....	....	....	....	....	10	....	.....	....	.....	....	42	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	43	do Vermont-Central
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	44	do do
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	45	Non exploité.
1	....	1	....	....	....	2	....	33	....	.....	....	46	
1	....	....	....	....	....	2	....	10	....	26	....	47	do
5	....	4	....	3	....	144	150	179	....	.....	....	48	
....	....	....	....	....	....	.....	....	35	....	.....	....	49	
3	....	2	....	2	....	13	....	49	....	.....	....	50	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	51	do
1	....	5	....	1	....	8	....	30	....	.....	....	52	
1	....	....	....	1	....	.....	....	23	....	.....	....	53	do
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	54	
2	....	1	....	2	....	5	....	52	....	.....	....	55	
1	....	....	....	....	....	5	....	53	....	.....	....	56	do
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	57	Exploité par le ch. de fer C.P.
6	....	9	....	9	....	57	....	193	....	.....	....	58	
8	....	11	....	10	....	153	....	225	....	.....	....	59	
4	....	18	....	....	....	5	....	24	....	.....	....	60	
3	....	....	....	2	....	8	....	20	....	.....	....	61	
5	....	....	....	3	....	7	....	61	....	.....	....	62	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	63	Ligne encore en mains des entrepren.
4	....	2	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	....	64	Exploité par le Vermont-Central.
2	1	....	....	....	....	.....	....	2	....	.....	....	65	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	25	....	66	

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété	Louées.	En propriété	Loués.	En propriété	Loués.
67	Pont de St-Jean et Cie de prolongement du ch. de fer.	1·75	.....	....	....	....	....	....	....
68	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	.....	6·00	....	....	....	....	....	....
69	Saint-Laurent et Adirondack.....	20·22	.....	....	....	....	....	....	....
70	Sud-Est.....147·70 Lac Champlain et Jonction du St-Laurent..61·40	209·10	.....	30	....	2	Plus haut.		
71	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne	.....	10·00	....	....	....	....	....	....
72	Témiscouata.....	113·00	.....	5	....	....	....	....	....
73	Mille-Iles.....	4·08	.....	1	....	....	....	....	....
74	Vallée de la Tobique.....	14·00	14·00	....	....	....	....	....	....
75	Ligne de ceinture de Toronto.....	12·85	.....	....	....	....	....	....	....
76	Comtés de l'Ouest.....	87·00	.....	5	....	....	....	....	....
77	Windsor et Annapolis.....87·50 Embranchement de Windsor.....32·60	119·50	.....	13	....	....	....	2	....
78	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40·00	.....	....	....	....	....	....	....
79	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	.....	17·00	....	....	....	....	....	....
	Total.....	14,869·74	210·50	1922	39	135	7	13	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Fin.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nomb. de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plate-formes.		Nomb. de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Nombre.	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	67	Exploité par la Cie du c. f. du Can. du P.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68	Seulement en voie de construction.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69	Exploité par la Cie du c. f. Vermont Cent.
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	....	70	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	71	En voie de construction seulement.
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	....	72	
1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	73	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	74	Non en opération.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75	do
4	....	....	....	4	....	16	....	61	....	....	....	76	
7	....	6	....	9	....	80	....	127	....	20	....	77	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	78	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	79	En voie de construction seulement.
870	39	632	2	575	16	32676	2992	15205	195	3582	2	..	

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	174·12	....	116,148	79,570	195,718
2	Albert-Sud .....17·00	20·00	.....	.....	266	266
	Embranchement d'Harvey..... 3·00					
3	Baie de Quinté et Cie de Navigation 3·50	59·95	19,032	47,157	.....	66,189
	Kingston, Napanee et Ouest....56·45					
4	Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	17·00	.....	.....	25,000	25,000
5	Brockville, Westport and Sault Ste. Marie.	45·00	1,360	124	28,002	29,486
6	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	21,952	21,952
7	Calgary et Edmonton.	253·97	.....	.....	37,504	37,004
8	Canada-Atlantique 138	159·00	204,974	243,120	13,090	461,184
	Comtés du Centre..... 21					
9	Canada-Est.....	127·00	40,860	10,287	70,357	121,504
10	Canada-Sud	378·91	1,214,222	2,148,410	158,350	3,520,982
11	Chemins de fer de l'Etat—					
	Intercolonial	1,141·00	1,355,893	3,247,258	plus haut	4,703,151
	Il du Prince-Edouard.	210·60	74,763	167,966	do	242,729
12	Canadien du Pacifique.. .....3,563 40	5,533 88	5,373,824	7,940,081	981,069	14,294,974
	Atlantique et Nord-Ouest ... 182·50					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ..... 217·80					
	Rive-Nord. ..... 205·50					
	Saint-Laurent et Ottawa..... 58·40					
	Toronto, Grey et Bruce..... 191·30					
	Ontario et Québec ... ... 463·80					
	Credit-Valley ..... 175·10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.... 26·60					
	Jonction de Guelph..... 15·00					
	Saint-Jean et Maine..... 91·80					
	Nouveau-Brunswick. ..... 175·68					
	Nouv.-Brunswick et Canada.. 117·20					
	Frédéricton... ..... 22·18					
	Colombie et Kootenay..... 27·70					
13	Caraquette.	68·00	... .	.....	28,500	28,500
14	Carillon et Grenville.....	13·00	8,500	500	.....	9,000
15	Ontario-Central	104·00	64,896	20,208	64,896	150,000
16	Central du Nouveau-Brunswick.....	74·66	.....	.....	50,600	50,600
17	Vallée de la Cornwallis	14·00	.. ..	.....	10,023	10,023
18	Cie houillère et de ch. de f. de Cumberland	46·00	plus bas	63,214	plus haut	63,214
19	Comté de Drummond	62·81	38,400	.....	33,096	71,496
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	.....	.....	16,794	16,794
21	Erié et Huron	75·75	47,849	46,021	42,390	135,900
22	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	plus bas	122,496	plus haut	122,496
23	Frédéricton et Cie du pont du c.f. Ste-Marie	1·33	.....	.....	.....	.....
24	Grand-Tronc. .....883·25	3,157·63	5,424,598	8,988,806	2,328,486	16,741,890
	Buffalo et Lac Huron.....162·00					
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié .....172·75					
	Jonction de Montréal et Champlain..... 61.75 / Jonc. de Beauharnois.19·50 — 81·25					
	Grand-Occidental .....540·75					
	London et Port-Stanley..... 23·84					
	Wellington, Grey et Bruce.....168·13					
	London, Huron et Bruce..... 69·01					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·78					
	Jonction de Waterloo ..... 10·25					
	Midland..... .....173·97					
	Toronto et Nipissingue.....111·50					
	Grande-Jonction..... 85·40					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay. 46·50					

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
247,990	3,043	135,356	.....	14	1	
266	30	391	.....	19	2	
66,189	57,513	129,863	24	17	3	
25,000	20,473	14,599	20	15	4	
30,132	42,290	8,638	.....	.....	5	
21,952	9,660	8,363	.....	.....	6	
37,601	3,996	7,155	.....	.....	7	
543,921	134,855	553,713	35	15	8	
124,634	33,665	56,978	25	15	9	
4,574,407	623,342	3,174,065	40	20	10	
					11	
5,641,880	1,297,732	1,264,575	25	15		
307,421	139,389	51,064	20	14		
18,423,631	3,150,684	4,058,575	27	17	12	
30,000	6,898	10,726	18	18	13	
9,500	8,590	350	25	20	14	
150,000	53,602	72,500	20	15	15	
50,600	12,836	11,338	17	17	16	
10,332	16,739	9,111	.....	.....	17	
143,530	23,421	453,853	20	20	18	
71,496	20,866	48,148	25	20	19	
16,794	6,621	11,104	16	16	20	
163,005	104,013	89,312	25	18	21	
122,496	38,548	52,834	20	12	22	
.....	5,390	23,139	.....	.....	23	
22,488,233	5,899,096	8,249,038	30	18	24	

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Victoria ... 53·25 Nord ... 205·48 Nord et Jonction du Pacifique. 111·37 Hamilton et Nord-Ouest ... 173.90 Norfolk-Sud ... 17·00 Cobourg, Blairton et Marmora. 18·00 Jonc. de Madoc à Bridgewater. 8·75 Union Jacques-Cartier ... 6·50					
25	Tunnel Saint-Clair	2·22	...	...	...	...
26	Grand-Oriental ... 13·00 Montréal et Sorel ... 44·67	57·67	...	...	...	...
27	Grand-Nord	25·00	...	...	5,008	5,008
28	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	114	2,672	5,762	8,548
29	Hereford	53·00	41,300	47,460	in foregoing	88,760
30	Joggins	12·00	...	1,500	11,500	13,000
31	Kent-Nord	34·00	...	...	18,366	18,366
32	Kingston et Pembroke	112·75	95,000	...	120,000	215,000
33	L'Assomption	3·00	...	...	3,960	3,960
34	Lac Erié et Rivière Détroit	42·00	48,500	14,500	23,788	86,788
35	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	...	...	...	...
36	Basses-Laurentides	39·50	...	...	14,980	14,980
37	Manitoba et Nord-Ouest ... 234·50 Saskatchewan et Ouest ... 15·47	249·97	89,656	65,759	5,328	160,743
38	Vallée de la Massawippi	34·00	72,286	113,013	15,146	200,445
39	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	...	...	...	...
40	Montréal et Ottawa	16·00	...	...	11,564	11,564
41	Montréal, Portland et Boston	40·60	25,338	18,096	7,552	50,986
42	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	85,016	103,318	3,610	191,944
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard	36·00	4,140	7,952	22,704	34,796
44	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	101,744	110,053	34,840	246,637
45	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	...	12,800	...	12,800
46	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	...	...	61,860	61,860
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30·00	...	...	6,086	6,086
48	Pontiac et Renfrew	4·25	...	...	...	...
49	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	...	...	42,254	42,254
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254·00	...	363	52,605	52,968
51	Québec et Lac Saint-Jean	196·00	104,455	79,898	in foregoing	184,353
52	Québec-Central	153·50	143,418	104,198	47,824	295,440
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	47,153	4,116	...	51,269
54	Salisbury et Harvey	45·00	...	...	33,319	33,319
55	Ligne Riveraine	82·50	...	...	56,332	56,332
56	Shuswap et Okanagan	50·79	...	...	3,060	3,060
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	38,514	41,291	19,838	99,643
58	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35	12,000	...	6,000	18,000
59	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer	1·75	...	...	...	...
60	Saint-Laurent et Adirondack	20·22	11,721	5,580	8,085	25,386
61	Sud-Est ... 147·40 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ... 61·40	209·10	245,377	276,528	69,250	591,155
62	Témiscouata	113·00	1,130	...	70,238	71,368
63	Mille-Iles	4·08	13,392	2,512	5,024	20,928
64	Comtés de l'Ouest	87·00	53,622	2,610	36,533	92,765
65	Windsor et Annapolis ... 87·50 Embranchement de Windsor ... 32·00	119·50	134,406	122,999	in foregoing	257,405
	Total	14,587 89	15,237,093	24,399,014	4,812,361	44,448,468

nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
.....	.....	.....	.....	.....	25	
.....	.....	.....	.....	.....	26	Non exploité durant les 12 mois derniers.
5,008	3,730	5,337	.....	.....	27	Traction des convois par le ch. de fer Can. du Pacifique.
8,993	2,443	7,171	23	19	28	
88,760	13,625	78,126	.....	.....	29	
17,000	10,147	51,393	15	15	30	
18,366	4,025	12,132	18	.....	31	
260,000	46,273	78,682	25	18	32	
3,960	6,079	1,064	15	15	33	
130,185	73,739	138,540	35	25	34	
.....	.....	2,192	.....	.....	35	
14,980	4,421	5,529	20	20	36	Pour 6 mois expirés le 30 juin 1892.
204,366	32,227	80,193	27	15	37	
200,445	68,187	152,278	24	12	38	
.....	.....	.....	.....	.....	39	La compagnie n'a pas répondu aux nombreuses demandes pour rapport.
14,065	23,205	2,480	20	20	40	
50,986	51,406	20,666	23	12	41	
191,944	119,964	728,123	30	12	42	
37,499	17,440	34,016	20	18	43	
289,129	45,497	121,131	25	13	44	
13,600	.....	154,570	.....	25	45	
61,860	51,347	16,067	20	20	46	
6,086	10,075	5,421	25	25	47	
.....	.....	4,917	.....	12	48	
45,016	16,894	19,028	20	20	49	
53,542	5,356	12,556	.....	.....	50	
225,507	84,736	111,497	22	12	51	
316,001	127,858	138,950	25	15	52	
52,808	190,875	4,996	20	15	53	
36,721	10,757	24,056	.....	18	54	
57,897	13,042	12,646	24	.....	55	
3,060	1,287	2,400	.....	.....	56	
99,643	131,638	742,305	23	12	57	
18,000	25,719	41,620	25	20	58	
.....	117,659	127,224	.....	.....	59	Exploité par le ch. de fer du Pac. Can.
25,890	9,935	6,581	30	15	60	Exploité par le ch. de fer Vermont-Central du 11 janvier au 30 juin 1892.
681,559	241,639	566,297	28	18	61	
72,300	16,921	24,294	20	17	62	
20,928	19,306	16,763	15	15	63	
109,734	68,063	23,979	27	20	64	
257,405	154,607	119,915	22	14	65	
56,994,253	13,533,414	22,189,923	.....	.....	..	

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174·12	6,760	676	14,421	252	205
2	Albert-Sud ..... 17·00 Embranch. de Harvey .... 3·00	20·00	.....	.....	.....	.....	.....
3	Cie de Navig., Baie de Quinté. 3·50 Kingston, Napanee et de l'Ouest ..... 56·45	59·95	48,520	4,755	160,800	4,020	217
4	Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	17·00	5,640	564	90,000	2,700	24
5	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45·00	6,954	695	30,011	970	3,322
6	Bouctouche et Moncton.....	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
7	Calgary et Edmonton..... ...	253·97	5,147	514	47,585	973	670
8	Canada-Atlantique... ..... 138·00 Comtés du Centre..... 21·00	159·00	207,520	20,752	.....	87,330	.....
9	Canada-Est.....	127·00	45,035	4,503	49,225	838	1,075
10	Canada-Sud	378·91	1,696,050	169,605	29,520,116	689,244	.....
11	Ch. de fer de l'Etat—						
	Intercolonial...	1,141·00	954,015	95,401	3,776,677	79,040	87,889
	Ile du Prince-Edoard.....	210·60	15,633	1,564	620,465	10,649	8,541
12	Pacifique Canadien ..... 3,563·40 Atlantique et Nord-ouest.. 182·50 Colonisation, Manitoba et du Sud-ouest..... ..... 217·80 Rive-Nord .. .. 205·50 St-Laurent et Ottawa. .... 58·40 Toronto, Grey et Bruce.... 191·30 Ontario et Québec..... . 463·80 Credit-Valley..... ..... 175.10 Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60 Jonction de Guelph..... 15·00 St-Jean et Maine ..... 91·80 Nouveau-Brunswick . . . 175·68 Nouv-Brunswick et Canada 117·20 Frédéricton ..... 22·10 Colombie et Kootenay..... 27·70	5,533·88	2,355,433	235,542	28,528,163	724,868	335,954
13	Caraquet.....	68·00	5,000	500	5,000	87	50
14	Carillon et Grenville...	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
15	Ontario Central.....	104·00	18,200	1,820	92,000	2,760	2,140
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	.....	.....	.....
17	Vallée de la Cornwallis..... . . .	14·00	2,660	266	.....	47	14
18	Cie de ch. de f. et de houil., Cumberland	46·00	13,424	1,342	9,848	167	17
19	Comté de Drummond	62·81	1,370	137	.....	.....	.....
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	28·00	2,970	297	3,907	66	1,202
21	Erié et Huron.....	75·75	150,803	15,080	484,852	13,790	5,249
22	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	2,700	300	1,064	56	2,984
23	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie.....	1·33	.....	.....	.....	.....	.....
24	Grand-Tronc..... 883·25 Buffalo et Lac Huron..... 162·00 G. T., Baie Georgienne et Lac Erié..... 172·75 Jonct'n de Montréal et Champlain... 61·75 Jonc. Beauharnois 19·50 } 81·25 Grand-Oriental.... ..... 540·75 London et Port-Stanley.... 23·84 Wellington, Grey et Bruce.. 168·13 London, Huron et Bruce.... 69·01 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... ..... 34·78						

pour l'année terminée le 30 juin 1892.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	Cordes.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
175	1,122,000	2,244	.....	.....	2,113	*129,896	135,356	1	*Y compris 129,666 tonnes de houille.
.....	172,000	390	.....	.....	1	.....	391	2	
1,086	26,430,000	39,745	12,269	24,539	12,856	42,862	129,863	3	
25	451,200	769	984	1,291	650	8,600	14,599	4	
1,060	582,000	897	.....	.....	3,997	1,019	8,638	5	
.....	5,865,000	1,716	2,320	3,480	.....	3,167	8,363	6	
280	1,009,368	1,288	.....	.....	3,165	935	7,155	7	
2,872	.....	244,360	.....	67,338	17,067	113,994	553,713	8	
456	15,597,777	*22,948	5,601	7,001	6,791	14,441	56,978	9	*Y compris 2,530 tonnes d'écorce de pruche.
173,403	.....	301,745	.....	36,070	425,638	1,378,360	3,174,065	10	
12,156	175,474,340	219,343	11,078	22,156	309,328	527,151	1,264,575	11	
904	5,570,441	8,296	1,962	3,809	25,842	plus haut	51,064		
95,475	685,093,916	896,699	131,367	232,787	1,020,558	852,646	4,058,575	12	
25	4,000,000	†6,300	500	750	500	2,564	10,726	13	†Y compris 300 tonnes de billots.
100	.....	.....	.....	.....	75	175	350	14	
1,220	8,600,000	1,100	4,280	6,500	17,480	41,620	72,500	15	
.....	.....	†5,873	.....	.....	.....	*5,465	11,338	16	*Y comp. 627 ton. de houille. †Y comp. bois de chauffage.
8	463,000	700	7	10	2,415	5,665	9,111	17	
8	12,156,000	15,195	.....	.....	5,525	*431,616	453,853	18	*Houille.
204	9,585,000	11,175	11,932	18,840	17,792	plus haut	48,148	19	
348	5,920,000	7,400	480	600	580	1,813	11,104	20	
1,421	22,112,833	28,026	338	700	2,210	28,085	89,312	21	
895	2,953,681	4,281	4,973	7,284	16,974	23,044	52,834	22	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,139	23,139	23	Non classifié.

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	Farine. Barils.	Farine. Tonn'x.	Grain. Boisseaux.	Grain. Tonn'x.	Bes Numéro.
	Jonction de Waterloo..... 10·25 Midland ..... 173·97 Toronto et Nipissingue..... 111·50 Grande-Jonction..... 85·40 Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50 Victoria..... 53·25 Nord..... 205·48 Nord et Jonc. du Pacifiqne. 111·37 Hamilton et Nord-Ouest.... 173·90 Norfolk-Sud ..... 17·00 Cobourg, Blairton et Marmora ..... 18·00 J'n de Madoc à Bridgewater 8·75 Union Jacques-Cartier..... 6·50	3,157·63	5,833,750	583,375	60,407,600	1,510 190	2,270,070
25	Tunnel de Saint-Clair.....	2·22	.....	.....	.....	.....	.....
26	Grand-Oriental. .. .. 13·00 Montréal et Sorel..... 44·67	57·67	.....	.....	.....	.....	.....
27	Grand-Nord	25·00	3,770	377	.....	.....	.....
28	Grand-Nord-Ouest Central..	50·93	980	98	.....	5,800	.....
29	Hereford..	53·00	5,965	597	10,020	200	.....
30	Joggins.....	12·00	2,404	262	13,990	354	7
31	Kent-Nord	34·00	5,321	532	15,485	263	20
32	Kingston et Pembroke.....	112·75	6,150	615	86,500	2,925	120
33	L'Assomption	3·00	475	50	.....	.....	.....
34	Lac Erié et Rivière Détroit.....	42·00	3,000	324	.....	2,702	.....
35	Colonisation du Lac Témiscamingue ...	15·50	.....	.....	.....	.....	.....
36	Basses-Laurentides	39·50	1,294	129	.....	.....	.....
37	Manitoba et Nord-Ouest..... 234·50 Saskatchewan et Ouest.... . 15·47	249·97	33,862	3,386	1,854,160	49,724	6,383
38	Vallée de la Massawippi.....	34·00	6,400	640	.....	5,410	.....
39	Montréal et Lac Maskinongé.....	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
40	Montréal et Ottawa.....	16·00	840	82	3,222	77	35
41	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	.....	.....	.....	.....	.....
42	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	429,590	42,959	4,689,593	138,343	.....
43	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.....	36·00	17,346	1,734	16,731	285	1,546
44	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	8,140	814	1,810,250	50,687	1,444
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
46	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	73·50	1,237	123	.....	.....	43
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	30·00	1,075	108	7,270	144	7
48	Pontiac et Renfrew.....	4·25	.....	.....	.....	.....	.....
49	Jonction du Pacifique à Pontiac	61·00	9,055	906	208,391	4,078	2,105
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.	254·00	5,034	504	62,024	1,900	1,194
51	Québec et Lac Saint-Jean	196·00	16,739	1,674	21,534	431	707
52	Québec-Central	153·50	.....	7,421	.....	1,261	.....
53	Québec, Montmorency et Charlevoix...	21·00	1,545	155	5,646	142	59
54	Salisbury et Harvey.....	45·00	.....	.....	.....	.....	.....
55	Ligne Riveraine	82.50	21,500	2,100	4,400	92	305
56	Shuswap et O'Kanagan.....	50·79	.....	.....	.....	.....	.....
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	445,380	44,538	4,629,966	136,584	.....
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central ...	12·35	12,543	1,254	6,096	183	1
59	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer.	1·75	.....	.....	.....	.....	.....
60	Saint-Laurent et Adirondack	20·22	.....	.....	.....	.....	.....

fret transporté, etc.—*Suite.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles manufactures.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Nombre.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.		
454,014	718,553,500	1,026,505	620,536	310,268	570,048	3,794,638	8,249.038	24	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	Compris dans le Grand-Tronc.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	*Non en exploitat. durant les dern. 12 m.
.....	180,000	270	940	1,410	280	3,000	5,337	27	
94	.....	732	.....	.....	410	37	7,171	28	
363	20,511,330	30,767	4,484	7,786	461	37,952	78,126	29	
3	.....	217	.....	.....	1,026	*49,531	51,393	30	*Y compris la houille.
10	.....	4,200	.....	1,675	3,052	2,400	12,132	31	
60	13,980,000	20,970	9,726	17,955	32,857	3,300	78,682	32	
.....	123,000	184	10	15	116	699	1,064	33	
1,606	.....	18,581	3,587	5,919	6,674	102,734	138,540	34	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*2,192	2,192	35	*Non classé.
.....	2,412,000	2,412	1,512	2,268	.....	720	5,529	36	Pour 6 mois terminés le 30 juin 1892.
3,094	4,917,000	7,375	952	1,906	12,216	2,492	80,193	37	
1,290	.....	38,245	.....	.....	675	*106,018	152,278	38	*Y compris le minerai et matte de cuivre.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	
22	98,653	131	134	229	1,607	332	2,480	40	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*20,666	20,666	41	*Produits agricoles.
203,874	22,329,333	33,494	.....	.....	.....	†309,453	728,123	42	†Y compris 10,922 tonnes de foin.
113	7,696,000	11,544	819	1,228	1,269	17,843	34,016	43	
647	2,820,000	4,934	13,500	20,202	8,970	34,877	121,131	44	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	†154,570	154,570	45	†Billots de sciage.
20	8,016,000	12,024	1,440	2,680	.....	1,220	16,067	46	
4	736,000	1,025	16	30	1,052	3,058	5,421	47	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*4,917	4,917	48	*Minerai de fer.
243	418,000	736	2,115	*3,348	1,929	†7,788	19,028	49	*Y comp. pulpe de b.
782	1,724,583	1,972	1,077	1,616	2,903	2,879	12,556	50	†Y compris 4,711 ton. de min. de fer.
138	32,544,000	42,820	27,350	44,033	7,467	14,934	111,497	51	
4,438	.....	62,993	.....	1,132	3,302	*58,403	138,950	52	*Y comp. min. de cui., amiante, pulpe, chaux et houille.
53	327,633	480	905	931	1,048	2,187	4,996	53	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,056	24,056	54	Non classé.
63	3,957,000	5,200	309	487	1,475	3,229	12,646	55	
210	.....	.....	.....	.....	.....	2,190	2,400	56	do
201,165	24,248,666	36,373	.....	.....	.....	*323,645	742,305	57	*Y compris 4,454 tonnes de foin.
1	.....	1,863	92	168	6,165	31,986	41,620	58	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	127,224	127,224	59	Non classé.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,581	6,581	60	Depuis le 11 jan. jusqu'au 30 juin 1892.

N° 5.—ETAT sommaire du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
61	Sud-Est..... 147·70 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40	209·10	267,804	26,780	4,843,073	115,515	16,192
62	Témiscouata.....	113·00	16,411	1,641	15,779	355	315
63	Mille-Iles.....	4·08	3,550	355	14,834	289	3,060
64	Comtés de l'Ouest.....	87·00	11,288	1,129	2,096	39	423
65	Windsor et Annapolis ..... 87·50 Embranchement de Windsor. 32·00	119·50	55,183	5,518	....	....	.....
	Total.....	14,587·89	.....	1,284,493	....	3,645,830	.....

fret transporté, etc.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonx'.		
3,922	90,118,880	117,656	15,317	22,976	107,772	171,676	566,297	61	
157	4,297,500	6,446	5,710	8,965	531	6,199	24,294	62	
337	1,622,000	2,434	.....	.....	9,810	3,538	16,763	63	
155	9,571,000	13,055	1,998	2,760	5,336	1,505	23,979	64	
2,494	8,483,745	12,726	1,587	2,380	28,664	*68,133	119,915	65	*Minéraux, pommes, pommes de terre et foin.
1,171,493	.....	3,338,854	.....	895,522	2,708,672	9,145,059	22,189,923		

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport du fret.	Malles-poste et fret par messageries.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta..	174·12	14,265 66	191,596 82	4,085 61
2	Albert-Sud..... 17·00	20·00	14 05	178 80	.....
	Embranchement d'Harvey..... 3·00				
3	Baie de Quinté et Cie de Navigation... 3·50	59·95	21,861 11	104,500 84	8,235 93
	Kingston, Napanee et de l'Ouest....56·45				
4	Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	17·00	6,437 89	6,602 76	104 62
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie...	45·00	10,872 80	12,678 40	210 85
6	Bouctouche et Moncton.....	32·00	3,867 79	8,427 43	.....
7	Calgary et Edmonton.....	253·97	18,224 84	29,469 78	2,042 85
8	Canada-Atlantique.....138·00	159·00	106,841 11	385,817 56	23,602 55
	Comtés du Centre..... 21·00				
9	Canada-Est	127·00	25,193 93	52,759 24	3,780 15
10	Canada-Sud.....	378·91	1,262,361 55	3,561,201 17	161,304 40
11	Chemins de fer de l'Etat—				
	Intercolonial.....	1,141·00	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00
	Ile du Prince-Edouard	210·60	70,959 21	69,983 23	16,075 00
12	Canadien du Pacifique ..... 3563·40				
	Atlantique et Nord-Ouest..... 182·50				
	Colon. du Sud-Ouest du Manitoba. 217·80				
	Rive-Nord..... 205·50				
	Saint-Laurent et Ottawa ..... 58·40				
	Toronto, Grey et Bruce..... 191·30				
	Ontario et Québec ..... 463·80				
	Credit-Valley ..... 175·10	5,533·88	5,509,277 32	13,091,396 12	768,828 88
	Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26·60				
	Jonction de Guelph..... 15·00				
	Saint-Jean et Maine..... 91·80				
	Nouveau-Brunswick..... 175·68				
	Nouveau-Brunswick et Canada.... 117·20				
	Frédéricton..... 22·10				
	Colombie et Kootenay..... 27·70				
13	Caraquette	68·00	5,029 22	11,817 20	2,053 35
14	Carillon et Grenville.....	13·00	2,031 14	182 50	.....
15	Ontario Central.....	104·00	31,356 91	51,023 17	8,519 60
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	7,745 96	6,519 37	.....
17	Vallée de la Cornwallis	14·00	4,671 02	5,854 19	.....
18	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.	46·00	9,076 30	15,925 58	1,965 23
19	Comté de Drummond.....	62·81	13,270 33	38,972 15	394 59
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	2,242 65	7,548 00	676 08
21	Erié et Huron	75·75	48,132 56	54,160 52	5,864 59
22	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	83,774 41	70,296 30	3,675 29
23	Frédéricton et Cie de c. de f. et p. de Ste-Marie.	1·33	523 55	2,837 44	.....
24	Grand-Tronc.....883·25				
	Buffalo et Lac Huron ..... 162·00				
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.....172·75				
	Jonc. de Mont'l et Champlain. 61·75 / Jonction de Beauharnois..19·50 — 81·25				
	Grand-Occidental.....540·75				
	London et Port-Stanley..... 23·84				
	Wellington, Grey et Bruce.....168·13				
	London, Huron et Bruce ..... 69·01				
	Brantford, Norfolk et Pte. Burwell. 34·78	3,157·63	5,463,983 34	11,621,037 42	676,675 66
	Jonction de Waterloo..... 10·25				
	Midland ..... 173·97				
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50				
	Grande-Jonction..... 85·40				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.... 46·50				
	Victoria..... 53·25				
	Nord.....205·48				
	Nord et Jonction du Pacifique.....111·37				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Prop. des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Per ct.	Cents.		
.....	209,948 09	31,011 64	117	107·27	1	
.....	192 85	— 62 68	75	72·50	2	
2,626 34	137,224 22	53,360 91	163	207·32	3	
.....	13,145 27	540 57	104	52·58	4	
.....	23,762 05	2,280 93	110	80·58	5	
158·15	12,453 37	— 5,506 56	69	56·73	6	
.....	49,737 47	16,979 60	152	132·62	7	
54,435 79	570 697 01	201,419 77	154	123·74	8	
1,405 93	83,139 25	23,332 92	139	68·42	9	
4,832 99	4,989,700 11	1,599,050 99	147	141·71	10	
					11	
.....	2,945,441 97	— 493,935 03	86	62·63		
425 25	157,442 69	— 132,263 69	54	64·86		
1,419,601 85	20,789,104 17	8,347,977 89	167	145·43	12	
.....	18,899 77	— 2,180 52	89	66·31	13	
.....	2,213 64	— 1.350 76	62	24·59	14	
12,732 85	103,632 53	— 2,617 10	97	69·08	15	
365 73	14,631 06	— 14,147 07	51	28·91	16	
132 81	10,658 02	401 53	104	106·33	17	
92,901 88*	119,868 99	65,650 77	221	189·62	18	*Houille.
1,292 70	53,929 77	19,388 88	156	75·43	19	
30 00	10,496 73	195 58	102	62·50	20	
.....	108,157 66	31,734 75	141	79·58	21	
5,541 89	163,287 89	— 71,169 10	70	133·30	22	
.....	3,360 99	1,610 99	192	.....	23	Pas de rapport du nombre de milles parcourus par les convois.
.....	17,761,696 42	4,971,459 27	139	106 09	24	

N° 6.— ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport du fret.	Malles-poste et fret par messageries.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Hamilton et Nord-Ouest.....173·90				
	Norfolk-Sud ..... 17·00				
	Cobourg, Blairton et Marmora..... 18·00				
	Jonction de Madoc à Bridgewater . 8·75				
	Union Jacques-Cartier .. .. 6·50				
25	Tunnel Saint-Clair....	2·22	20,007 00	114,719 68	.....
26	Grand-Oriental..... 13·00	57·67	.....	.....	.....
	Montréal et Sorel ..... 44·67				
27	Grand-Nord	25·00	1,488 14	1,964 16	200 00
28	Grand-Nord-Ouest Central.....	50·93	3,066 00	11,409 21	175 74
29	Hereford.	53·00	8,478 73	33,167 50	998 52
30	Joggins	12·00	2,901 19	14,964 21	278 20
31	Kent-Nord.....	34·00	3,167 95	6,125 37	861 84
32	Kingston et Pembroke	112·75	34,346 36	91,089 79	8,553 34
33	L'Assomption	3·00	1,058 00	301 99	259 25
34	Lac Erié et Rivière Détroit....	42.00	28,414 59	52,759 92	4,967 66
35	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15·50	8,766 89	21,755 77	.....
36	Basses-Laurentides.....	39·50	1.155 19	3,356 16	.....
37	Manitoba et Nord-Ouest .. ..34·50	249·97	61,504 83	155,352 13	10,466 14
	Saskatchewan et Ouest.... .....15·47				
38	Vallée de la Massawippi.....	34·00	57,675 33	99,752 41	1,971 90
39	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....	.....
40	Montréal et Ottawa.....	16·00	5,588 26	1,616 29	367 17
41	Montréal, Portland et Boston	40·60	16,258 99	21,376 16	2,310 79
42	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	52,784 91	106,574 34	6,537 97
43	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.....	36·00	5,992 07	13,658 44	1,167 57
44	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	66,506 59	190,240 43	4,862 09
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	33,450 00	.....
46	Nouvelle-Écosse Central	73·50	26,171 46	18,269 28	1,145 28
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	30·00	4,433 05	4,534 68	126 12
48	Pontiac et Renfrew..	4·25	.....	504 40	.....
49	Pontiac et Jonction du Pacifique.	61·00	12,169 12	18,782 65	2,342 90
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254·00	18,546 20	35,067 59	2,680 73
51	Québec et Lac Saint-Jean.....	196·00	43,497 06	97,436 35	7,006 36
52	Québec Central..	153·50	116,441 43	153,036 33	9,951 34
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21·00	35,770 00	4,294 69	.....
54	Salisbury et Harvey.....	45·00	5,992 22	12,911 65	2,468 03
55	Ligne Riveraine	82·50	16,624 61	14,958 12	3,059 20
56	Shuswap et Okanagan.....	50·79	3,160 25	5,743 14	227 35
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	14,915 00	28,531 49	4,818 72
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12·35	5,901 62	13,524 06	195 37
59	Pont de Saint-Jean et prolongem. du ch. de fer	1·75	24,350 60	39,945 62	1,298 37
60	Saint-Laurent et Adirondack	20·22	4,959 24	5,158 51	.....
61	Sud-Est.....147·70	209·10	171,814 21	391,134 41	17,712 41
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40				
62	Témiscouata.....	113·00	14,747 87	25,195 21	6,575 03
63	Mille-Iles.....	4·08	3,913 09	10,967 37	1,501 11
64	Comtés de l'Ouest.....	87·00	65,600 49	23,555 84	7,709 69
65	Windsor et Annapolis . . ..87·50	119·50	136,854 45	148,621 38	13,683 33
	Embranchement de Windsor.....32·00				
	Total.....	14,587·89	14,788,465 57	33,230,121 75	1,995,059 75

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Suite.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Prop. des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. c.	Cents.		
.....	134,726 68*	73,481 26	220	.....	25	* Péages sur wagons à voyageurs et à fret [et locomotives.
.....	.....	.....	.....	.....	26	Non en exploitation durant les 12 mois.
.....	3,652 30	271 54	108	72·93	27	
.....	14,650 95	— 4,372 97	77	171·40	28	
.....	42,644 75	— 8,559 31	83	48·04	29	
173 20	18,316 80	7,829 77	175	140·90	30	
.....	10,155 16	2,162 36	127	55·29	31	
17,495 24	151,484 73	32,416 37	127	70·45	32	
21 00	1,640 24	— 263 92	86	41·42	33	
.....	86,142 17	26,960 59	145	98·10	34	[vois non donné
237 43	30,760 09	10,563 85	152	.....	35	Nombre de milles parcourus par les con
.....	4,511 35	17 67	100	30·11	36	Pour six mois expirés le 30 juin 1892
10,509 70	237,832 80	19,986 14	109	147·96	37	
4,229 22	163,628 86	30,884 58	123	81·63	38	
.....	.....	.....	.....	.....	39	
132 07	7,703 79	— 1,103 58	87	66·62	40	
.....	39·945 94	2,936 06	108	78·34	41	
.....	165,897 22	27,684 06	120	86·43	42	
.....	20,818 08	5,581 54	136	59·83	43	
530 83	262,139 94	— 5,753 58	98	106·28	44	
.....	33,450 00	— 47 92	99	261·33	45	
719 32	46,305 34	10,205 44	128	74·85	46	
.....	9,093 85	539 66	106	149·42	47	
.....	504 40	— 1,676 41	23	.....	48	Nombre de milles parcourus par les con-
11,714 35	45,009 02	14,858 96	149	106·52	49	vois non donné.
.....	56,294 52	10,582 18	123	106·28	50	
1,994 73	149,934 50	5,454 32	104	81·33	51	
3,941 40	283,370 50	87,481 51	145	95·91	52	
5,353 00	45,417 69	14,994 20	149	88·58	53	
1,523 33	22,895 23	— 371 23	98	68·72	54	
260 16	34,902 09	—10,879 08	76	61·96	55	
.....	9,130 74	2,130 74	.....	.....	56	Chiffre des frais d'exploitation non donné.
.....	48,265 21	— 8,894 66	84	48·44	57	— Ligne en mains de l'entrepreneur.
943 21	20,564 26	4,013 42	124	114·24	58	[vois non donné.
.....	65,594 59	44,659 13	313	.....	59	Nombre de milles parcourus par les con-
.....	10,117 75	— 5,868 72	63	39·85	60	Du 11 janvier au 30 juin 1892.
10,058 51	590,719 54	32,259 84	106	99·93	61	
in former.	46,518 11	39 27	100	65·18	62	
2,086 75	18,468 32	7,671 59	171	88·25	63	
953 93	97,819 95	20,486 66	126	105·45	64	
2,759 81	301,918 97	106,014 10	154	117·29	65	
1,672,121 35	51,685,768 42	15,197,539 91	.....	.....	..	

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ cts.	$ cts.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		174·12	30,817 93	57,725 00
2	Albert-Sud	17·00	20·00	....	177 86
	Embranchement Harvey	3·00			
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	59·95	20,260 51	28,935 57
	Kingston, Napanee et Western	56·45			
4	Brantford, Waterloo et Lac Erié		17·00	2,336 20	4,668 42
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie		45·00	2,489 88	3,984 00
6	Bouctouche et Moncton		32·00	4,799 58	3,208 73
7	Calgary et Edmonton		253·97	12,740 18	11,068 93
8	Canada-Atlantique	138·00	159·00	57,016 85	137,686 18
	Comtés du Centre	21·00			
9	Canada-Est		127·00	17,507 59	23,276 90
10	Canada Sud		378·91	495,458 47	970,803 58
11	Chemins de fer du gouvernement canadien—				
	Intercolonial		1,141·00	1,007,935 40	1,148,199 20
	Ile du Prince-Edouard		210·60	145,820 89	66,772 79
12	Canadien du Pacifique	3563·40	5,533·88	2,509,857 78	4,211,725 04
	Atlantique et Nord-Ouest	182·50			
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	217·80			
	Rive-Nord	205·50			
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40			
	Toronto, Grey et Bruce	191·30			
	Ontario et Québec	463·80			
	Credit-Valley	175·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60			
	Jonction de Guelph	15·00			
	Saint-Jean et Maine	91·80			
	Nouveau-Brunswick	175·68			
	Nouveau-Brunswick et Canada	117·20			
	Frédéricton	22·10			
	Colombie et Kootenay	27·70			
13	Caraquette		68·00	6,942 85	6,429 00
14	Carillon et Grenville		13·00	.....	.....
15	Ontario-Central		104·00	29,473 15	23,120 80
16	Central du Nouveau-Brunswick		74·66	10,396 48	10,792 17
17	Vallée de la Cornwallis		14·00	2,588 71	4,063 99
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		46·00	18,964 97	19,982 63
19	Comté de Drummond		62·81	8,498 27	12,067 35
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock		28·00	3,192 80	3,821 05
21	Erié et Huron		75·75	18,881 46	24,187 71
22	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	132,326 38	39,142 83
23	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie		1·33	.....	.....
24	Grand-Tronc	883·25	3,157·63	2,340,587 24	4,537,376 58
	Buffalo et Lac Huron	162·00			
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172·75			
	Montréal et Jonction Champlain	61·75			
	Jonction Beauharnois	19·50			
	Grand-Occidental	540·75			
	London et Port-Stanley	23·84			
	Wellington, Grey et Bruce	168·13			
	London, Huron et Bruce	69·01			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78			
	Jonction Waterloo	10·25			
	Midland	173·97			
	Toronto et Nipissingue	111·50			
	Grande-Jonction	85·40			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50			
	Victoria	53·25			
	Nord	205·48			
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37			
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90			
	Norfolk-Sud	17·00			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cents.		
9,690 78	80,702 74	178,936 45	91·43	1	
16 35	61 32	255 53	96·06	2	
6,036 10	28,631 13	83,863 31	126·70	3	
194 39	5,405 69	12,604 70	50·42	4	
plus bas	15,007 24	21,481 12	72·85	5	
463 75	9,487 87	17,959 93	81·81	6	
1,662 18	7,286 58	32,757 87	87·34	7	
37,044 89	137,529 32	369,277 24	80·07	8	
2,793 31	16,228 53	59,806 33	49·22	9	
575,387 96	1,348,999 11	3,390,649 12	96·30	10	
452,683 13	830,559 27	3,439,377 00	73·13	11	
18,368 26	58,744 44	289,706 38	119·35		
808,365 62	4,911,177 84	12,441,126 28	87·03	12	
751 19	6,957 25	21,080 29	73·96	13	
....	3,564 40	3,564 40	39·60	14	
4,204 63	49,451 05	106,249 63	70·83	15	
1,386 23	6,203 25	28,778 13	56·87	16	
65 33	3,538 46	10,256 49	102 33	17	
4,049 37	11,221 25	54,218 22	85·77	18	
913 67	13,061 60	34,540 89	48·31	19	
164 00	3,123 30	10,301 15	61·34	20	
3,682 92	29,670 82	76,422 91	56·23	21	
14,548 34	48,439 44	234,456 99	191·39	22	
.. ..	1,750 00	1,750 00	.....	23	
1,366,310 91	4,545,962 42	12,790,237 15	76·39	24	

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ cts.	$ cts.
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 18·00			
	Jonction de Madoc à Bridgewater .... 8·75			
	Union Jacques-Cartier .... 6·50			
25	Tunnel de Saint-Clair	2·22	9,489 11	35,066 46
26	Grand-Occidental .... 13·00	57·67	.....	.....
	Montréal et Sorel .... 44·67			
27	Grand-Nord	25·00	2,580 76	.....
28	Grand Nord-Ouest Central	50·93	3,805 58	4,465 71
29	Hereford	53·00	24,227 80	14,052 04
30	Joggins	12·00	2,946 62	4,126 09
31	Kent-Nord	34·00	1,349 30	4,081 25
32	Kingston et Pembroke	112·75	38,146 11	40,232 86
33	L'Assomption	3·00	214 18	861 24
34	Lac Erié et Rivière Détroit	42·00	11,141 04	20,743 16
35	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	.....	.....
36	Basses-Laurentides	39·50	1,621 65	1,343 80
37	Manitoba et Nord-Ouest .... 234·50	249·97	66,004 66	61,150 67
	Saskatchewan et Ouest .... 15·47			
38	Vallée de la Massawippi	34·00	31,614 92	48,072 58
39	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	.....	.....
40	Montréal et Ottawa	16·00	2,844 11	3,595 13
41	Montréal, Portland et Boston	40·60	16,247 25	10,675 84
42	Montréal et Jonction du Vermont	23.60	28,524 66	42,794 93
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	7,009 45	5,069 38
44	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	99,728 42	72,993 62
45	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	4,710 00	14,105 60
46	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	17,304 27	9,270 30
47	Vallée d'Ottawa et Gatineau	30·00	3,153 55	2,213 77
48	Pontiac et Renfrew	4·25	1,286 40	894 41
49	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	13,727 75	6,707 45
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254·00	17,578 49	16,981 26
51	Québec et Lac Saint-Jean	196·00	38,878 09	52,959 36
52	Québec-Central	153·50	52,326 11	52,912 62
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	7,498 23	10,362 73
54	Salisbury et Harvey	45·00	8,809 73	6,615 72
55	Ligne Riveraine	82·50	19,985 97	12,269 13
56	Shuswap et Okanagon	50·79	.....	.....
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	19,521 61	16,793 66
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,111 24	4,491 27
59	Pont de Saint-Jean et Prolongement de chemin de fer.	1·75	1,326 66	.....
60	Saint-Laurent et Adirondack	20·22	5,255 45	5,486 15
61	Sud-Est .... 147·70	209·10	97,853 20	206,475 10
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent .... 61·40			
62	Témiscouata	113·00	12,943 33	14,001 69
63	Mille-Iles	4·08	1,671 58	3,736 19
64	Comtés de l'Ouest	87·00	36,174 63	18,427 60
65	Windsor et Annapolis .... 87·50	119·50	88,233 96	45,226 72
	Embranchement de Windsor .... 32·00			
		14,587 89	7,678,739 44	12,218,471 80

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Fin.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Centins.		
plus haut	16,689 85	61,245 42	.....	25	
.....	.....	.....	.....	26	Non exploité durant les 12 dernier mois.
.....	800 00	3,380 76	67·50	27	Les trains circulent sur la voie du C.C.P.
287 96	10,464 67	19,023 92	222·55	28	
1,439 75	11,484 47	51,204 06	57·68	29	
643 05	2,771 27	10,487 03	80·67	30	
400 00	2,162 25	7,992 80	43·52	31	
5,725 34	34,964 05	119,068 36	55·38	32	
42 35	786 39	1,904 16	48·08	33	
3,735 43	23,561 95	59,181 58	68·19	34	
.....	20,196 24	20,196 24	.....	35	Parcours des convois non donné.
.....	1,528 23	4,493 68	30·00	36	Pour 6 mois terminés le 30 juin 1892.
15,427 82	75,263 51	217,846 66	135·52	37	
9,004 48	44,052 30	132,744 28	66 22	38	
.....	.....	.....	.....	39	
2 45	2,365 68	8,807 37	76·16	40	
2,144 56	7,942 23	37,009 88	72 59	41	
8,835 78	58,057 79	138,213 16	72·00	42	
368 59	2,789 12	15,236 54	43·79	43	
13,556 49	81,614 99	267,893 52	108·62	44	
2,080 00	12,602 32	33,497 92	261·70	45	
70 00	9,455 33	36,099 90	58·36	46	
362 99	2,823 88	8,554 19	140·55	47	
.....	.....	2,180 81	.....	48	Parcours des convois non donné.
2,563 65	7,151 21	30,150 06	71·35	49	
1,248 13	9,904 46	45,712 34	86·30	50	
4,083 70	48,559 03*	144,480 18	78·37	51	*Y compris $12,599.12 de péage au C.C.P.
15,552 92	75,097 34	195,888 99	66·30	52	
2,189 62	10,372 91	30,423 49	59·34	53	
2,124 58	5,716 43	23,266 46	69·83	54	
1,580 21	11,945 86	45,781 17	81·27	55	
.....	7,000 00	7,000 00	.....	56	Possession. Non remis. Voie en mains de l'entrepreneur.
1,040 06	19,804 54	57,159 87	57·36	57	
300 30	7,648 03	16,550 84	91·95	58	[pour exploitation.
.....	19,608 80‡	20,935 46	.....	59	‡Y compris $18,128 chargées par le C.C.P.
770 56	4,474 31	15,986 47	62·18	60	Du 11 janvier au 30 juin 1892.
67,982 85	186,148 55	558,459 70	94·47	61	
1,784 99	17,748 83	46,478 84	65·12	62	
56 54	5,332 42	10,796 73	51 59	63	
5,741 70	16,989 36	77,333 29	83·36	64	
11,977 00	50,467 19	195,904 87	76·11	65	
3,491,907 16	13,099,110 11	36,488,228 51	.....		

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12					
2	Albert-Sud	20·00					
	Embranchement d'Harvey						
3	Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie de Quinté	59·95	Employés				
	Kingston, Napanee et Ouest		Autres				
4	Brantford, Waterloo and Lac Erié	17·00	Autres				
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00					
6	Bouctouche et Moncton	32·00					
7	Calgary et Edmonton	253·97					
8	Canada-Atlantique	159·00	Employés		1		
	Comtés du Centre						
9	Canada-Est	127·00					
10	Canada-Sud	378·91	Employés	2	2		1
			Autres			1	
11	Chemin de fer de l'Etat—		Voyageurs			1	2
	Intercolonial	1141·00	Employés	1	9	1	8
			Autres	1			2
	Ile du Prince-Edouard	210·60	Employés		1		
12	Canadien du Pacifique	5533·88	Voyageurs		4	4	9
			Employés	10	30		20
			Autres		3	1	6
13	Caraquet	68·00					
14	Carillon et Grenville	13·00					
15	Central-Ontario	104·00	Employés		2		
			Autres				
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66					
17	Vallée de la Cornwallis	14·00					
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46·00					
19	Comté de Drummond	62·81					
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00					
21	Erié et Huron	75·75	Employés				
22	Fsquimalt et Nanaïmo	78·00	Employés			1	
23	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie	1·33					
24	Grand-Tronc						
	Buffalo et Lac Huron						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié						
	Montréal et Jonction de Champlain						
	Jonction de Beauharnois						
	Grand-Ouest						
	London et Port-Stanley						
	Wellington, Grey et Bruce						
	London, Huron et Bruce						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell						

Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie de Quinté	3·50	
Kingston, Napanee et Ouest	56·45	
Canada-Atlantique	138·00	
Comtés du Centre	21·00	
Canadien du Pacifique	3563·40	
Atlantique et Nord-Ouest	182·50	
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	217·80	
Rive-Nord	205·50	
Saint-Laurent et Ottawa	58·40	
Toronto, Grey et Bruce	191·30	
Ontario et Québec	463·80	
Credit-Valley	175·10	
Pacifique d'Ontario Ouest	26·60	
Jonction de Guelph	15·00	
Saint-Jean et Maine	91·80	
Nouveau-Brunswick	175·68	
Nouveau-Brunswick et Canada	117·20	
Frédéricton	22·10	
Colombie et Kootenay	27·70	
Grand-Tronc	883·25	
Buffalo et Lac Huron	162·00	
Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172·75	
Montréal et Jonction de Champlain	61·75	81·25
Jonction de Beauharnois	19·50	
Grand-Ouest	540·75	
London et Port-Stanley	23·84	
Wellington, Grey et Bruce	168·13	
London, Huron et Bruce	69·01	
Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78	

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant et étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
	3				5												8	3
								1								1		4
									1								1	5
																		6
																		7
															1		2	8
																		9
					13	1		1							2	4	18	10
								3						1	1	5	1	
															1	1	3	11
	4		22				4		1					2	15	4	63	
								10	17						2	11	21	
								1								1	1	
			1			3	1	1						1	2	9	17	12
3	4			3	137	11	16	9	4			1	3	12	70	49	284	
						2	1	20	14					13	19	36	43	
																		13
																		14
					1												3	15
									1								1	
																		16
																		17
																		18
																		19
																		20
1	1				2											1	3	21
																1		22
																		23

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.
	Jonction de Waterloo 10·25 Midland 173·97 Toronto et Nipissingue 111·50 Grande-Jonction 85·40 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Victoria 53·25 Nord 205·48 Nord et Jonction du Pacifique 111·37 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Norfolk-Sud 17·00 Cobourg, Blairton et Marmora 18·00 Madoc à Bridgewater 8·75 Union Jacques-Cartier 6·50	3157·63	Voyageurs Employés Autres	.... 8 3	5 32 3	1 2 7	6 5 8
25	Tunnel de Saint-Clair	2·22					
26	Grand-Oriental 13·00 Montréal et Sorel 44·57	57·67					
27	Grand-Nord	25·00					
28	Grand-Nord-Ouest Central	50·93	Employés				
29	Hereford	53·00					
30	Joggins	12·00					
31	Kent-Northern	34·00					
32	Kingston et Pembroke	112·75					
33	L'Assomption	3·00					
34	Lac Erié et Rivière Détroit	42·00	Autres				
35	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50					
36	Basses-Laurentides	39·50					
37	Manitoba et Nord-Ouest 234·50 Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97					
38	Vallée de Massawippi	34·00	Employés Autres		1		
39	Montréal et Lac Maskinongé	13·00					
40	Montréal et Ottawa	16·00					
41	Montréal, Portland et Boston	40·60					
42	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Voyageurs Employés		1		
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00					
44	Pacifique Nord et Manitoba	264·50	Employés	1			1
45	Nosbonsing et Nipissingue	5·50					
46	Central, Nouvelle-Ecosse	73·50					
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30·00	Autres				
48	Pontiac et Renfrew	4·25					
49	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00					
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00	Employé				
51	Québec et Lac Saint-Jean	196·00	Employés				
52	Québec-Central	153·50	Employés Autres	1			
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00					
54	Salisbury et Harvey	45·00					
55	Ligne Riveraine	82·50	Autres				
56	Shuswap et Okanagan	50·79					
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Voyageurs Employés Autres		2		
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35					
59	Pont de Saint-Jean et Prolongement de chemin de fer	1·75					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Suite.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	1	2	1	....	....	....	....	....	1	2	4	15	24
....	2	....	....	4	148	2	10	7	5	....	....	....	3	15	35	38	240	
....	....	....	....	2	5	....	....	29	30	....	....	1	....	9	20	51	66	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	26
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	27
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	28
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	36
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	38
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	39
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	42
....	1	....	....	....	1	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43
1	1	....	....	....	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	2	22	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	50
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4	1	5	51
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	53
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	57
....	....	....	....	....	1	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	2	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	
....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	58
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	59

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
60	Saint-Laurent et Adirondack	20·22	...	...	...	...	...
61	Sud-Est ... 147·70 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40	209·10	Voyageurs ... Employés. ... Autres.. ...	... ...	... 4 ...	... 1 ...	2 ... ...
62	Témiscouata ...	113·00	...	...	...	...	...
63	Mille-Iles ...	4·08	Employés ... Autres.. ...	... ...	... ...	... ...	... ...
64	Comtés de l'Ouest ...	87·00	...	...	...	...	...
65	Windsor et Annapolis ... 87·50 Jonction de Windsor ... 32·00	119·50	...	...	...	...	...
		14,587·89	...	27	100	20	70

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur les ponts		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	60
...	1	....	....	....	.. 20	1	1	....	3	....	....	....	....	1	12	3	2 41	61
....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	1	1	3	62
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1 1	63
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
5	17	....	23	10	340	22	38	89	82	1	....	2	6	57	203	233	879	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pds.			
Nouvelle-Ecosse.					
Cie houillère Intercoloniale	8·00	4·8½	4	168	
Cie houillère d'Acadie	3·00	4·8½	2	20	
Cie de fer de Londonderry	10·50	4·8½	3	9	
do	3·50	3·0	2	25	
	25·00		11	222	
Cap-Breton.					
Old Bridgeport	0·38	4·8½	....	....	Matériel roulant fourni par la Cie de ch. de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines—Sydney et Victoria	9·58	4·8½	3	217	
Sydney et Louisbourg	*43·00	3·00	4	270	2 wagons à voyageurs.
Gowrie	1·50	3·6	2	142	
Internationale	13·00	4·8½	4	240	3 do 6 do plateforme. 1 chasse-neige.
Calédonia	1·00	4·8½	2	120	
	68·46		15	989	

* 32·00 milles non en exploitation.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,665 45					
Albert-Sud			51,200 00			
Baie des Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction			22,400 00			
Jonction de Beauharnois			96,000 00			
Brantford, Waterloo et Lac Erié			57,600 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			192,000 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			314,400 00			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique			55,404,577 65			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			226,012 54			
Embranchement de Chatham (maintenant dans le Canada-Est)			24,439 84			
Colombie et Kootenay			112,000 00			
Vallée de la Cornwallis			44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland			44,800 00			
Comté de Drummond			201,920 00			
Dominion Lime Company			22,400 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie Georgienne et Lac Erié			48,000 00			
Grand-Oriental			229,500 00			
Grand-Nord			160,000 00			
Jonction de Guelph			51,200 00			
Embranchement de Harvey			9,600 00			
Hereford			156,800 00			
Intercolonial			53,949,933 65			
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P.			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins			42,400 00			
Kent-Nord	† 58,334 27					

† Lisses. * $14,665.45 de lisses.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par le gouvernement—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Kingston, Napanee et de l'Ouest			268,400 00			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac Erié et Rivière Détroit			342,400 00			
Colonisation du Lac Témiscamingue			240,200 00			
Leamington et Sainte-Claire (maintenant Canada-Sud)			51,200 00			
Basses-Laurentides			217,600 00			
Vallée de Massawippi			80,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			42,200 00			
Montréal et Jonction de Champlain			30,000 00			
Montréal et Ottawa			192,000 00			
Montréal et Sorel			112,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			118,400 00			
Cie de houille et de fer de New-Glasgow			40,000 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est)			320,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			256,000 00			
*Ontario et Québec						
Montagne d'Orford			99,200 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Colonisation de Parry-Sound			128,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			337,100 00			
Pontiac et Renfrew			19,200 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,750,081 38			
Québec et Lac Saint-Jean			1,003,495 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorenci et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			†954,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Sainte-Catherine et Niagara-Central			146,400 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			22,400 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	500,000 00					
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			188,800 00			
Saint-Laurent et Adirondack			82,624 00			
Compagnie de Tunnel Saint-Clair			375,000 00			
Shuswap et Okanagon			163,200 00			

Norfolk-Sud			54,400 00			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			236,800 00			
Témiscouata			670,800 00			
Mille-Iles			54,400 00			
Vallée de la Tobique			134,400 00			
Toronto, Grey et Bruce			16,000 00			
Jonction de Waterloo			35,200 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest			256,000 00			
Comtés de l'Ouest			500,000 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		16,030,633 05		132,052,672 88		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			30,000 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 00			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Colonisation de Parry-Sound			148,500 00			
Port-Arthur, Duluth et Western			240,000 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		6,339,507 44		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs			1,030,000 00			
Jonction de Beauharnois			185,000 00			
Canada-Atlantique			200,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
Grand-Nord			42,000 00			
Comté de Drummond			549,000 00			
Hereford			103,000 00			
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.)			391,122 02			

* Avec le Pacifique d'Ontario-Ouest. † Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue			250,000 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lévis et Kennebec			†			
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			228,000 00			
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00			
Montréal et Ottawa			142,500 00			
Montréal, Portland et Boston			232,000 00			
Montréal et Sorel			262,500 00			
Montréal et Ouest			472,500 00			
Montréal et Lac Maskinongé			87,250 00			
Montagne d'Orford			124,000 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			445,982 00			
Jonction de Pontiac du Pacifique			600,000 00			
Pontiac et Renfrew			17,500 00			
Québec et Lac Saint-Jean			2,748,000 00			
Québec-Central			924,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			192,000 00			
Sud-Est			497,007 10			
Saint-Laurent et Adirondack			70,400 00			
Témiscouata			241,500 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et N.-O.—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		11,715,611 12		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			425,000 00			
Embranchement de Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			

Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			108,000 00			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			321,500 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			107,500 00			
Saint-Martin et Upham (maintenant Central du Nouveau-Brunswick)			145,665 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer			5,181 81			
Saint-Jean et Maine			‡ 880,000 00		300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			195,000 00			
Saint-Louis, Richibuctou			21,000 00			
Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
				4,317,346 81		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Vallée de Cornwallis			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est)			643,545 00			
Joggins			38,400 00			
Chemin de fer New-Glasgow, Cie de fer et de houille			40,000 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			411,119 94			
Springhill et Parrsboro (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			189,030 93			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			80,000 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00		679,100 00			
		50,000 00		2,125,995 87		
GOUVERNMEENT DU MANITOBA.						
Manitoba et Nord-Ouest	652,440 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Nord du Pacifique et Manitoba			533,300 00			
Saskatchewan et Ouest	50,000 00			533,300 00		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	256,000 00					
		1,858,440 00				
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique			37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide du gouvernement		21,688,029 05		157,121,934 12		300,000 00

† Y compris Québec-Central. ‡ Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1892.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Deseronto	Compagnie de Navigation de la Baie de Quinté				5,000 00		
Ville de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac Erié			25,000 00			25,000 00
Township d'Oakland	do do			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00			
					39,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
En arrière de Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00			
					966,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Sault Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00			
					113,500 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre				15,000 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Pictou	do			21,000 00			

Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	
					93,500 00
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00	
do Wellington	do			135,000 00	
do Waterloo	do			110,000 00	
do Peel	do			75,000 00	
do Halton	do			70,000 00	
Cité de Toronto	do			350,000 00	
do St. Thomas	do			50,000 00	
Ville de Milton	do			30,000 00	
do Brampton	do			20,000 00	
do Ingersoll	do			10,000 00	
do Orangeville	do			15,000 00	
Village de Streetsville	do			20,000 00	
					1,085,000 00
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00	
Ville de Chatham	do			30,000 00	
do Dresden	do			20,500 00	
do Blenheim	do			11,000 00	
Village de Wallaceburg	do			11,000 00	
Township de Sombra	do			14,000 00	
do Sarnia	do			16,000 00	
					257,500 00
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié			15,000 00	
Ville de Simcoe	do	do		10,000 00	
Township de Norwich-Sud	do	do		10,000 00	
do do Nord	do	do		} 40,000 00	
Ville de Woodstock	do	do			
Township d'Oxford-Est	do	do		25,000 00	
do Woodstock	do	do		25,000 00	
Ville de Woodstock	do	do		} 60,000 00	
do Stratford	do	do			
Comté de Perth	do	do		120,000 00	
Township de Mornington	do	do		40,000 00	
do Elma	do	do		10,000 00	
Ville de Listowel	do	do		15,000 00	
Township de Wallace	do	do		10,000 00	
Ville de Palmerston	do	do		30,000 00	
Township de Minto	do	do		25,000 00	
Ville de Harriston	do	do		20,000 00	
Township de Normanby	do	do		80,000 00	
do Bentinck	do	do		65,000 00	
do Brant	do	do		20,000 00	
do Eldeslie	do	do		45,000 00	
do Arran	do	do		45,000 00	
do Amabel	do	do		43,000 00	
do Kippel	do	do		32,000 00	
do Albemarle	do	do		10,000 00	
Ville de Mount Forest	do	do		22,000 00	
Township de Egremont	do	do		60,000 00	

No. 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Township de Glenelg	Baie Georgienne et Lac Erié			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Sterling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			} 8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph	155,000 00	155,000 00			20,000 00	20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité de Hamilton	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Colchester-Sud	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit			20,000 00			
do Garfield	do do			15,000 00			
Village de Kingsville	do do			10,000 00	45,000 00		

Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitechurch	do do			15,000 00			
					00,000 00		
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Sud du Canada			12,000 00			
Township de Morven	do do			15,000 00			
Village de Comber	do do			6,000 00			
					33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village de Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
do Napanee	*Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00			
					157,500 00		
do Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.--ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO —*Suite.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ville de Smith's Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Winchester-Ouest	do			15,000 00			
do Thamesford	do			2,500 00			
					52,500 00		
Ville de Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et Ouest			25,000 00			
Municipalité de Neebing	do do			15,000 00			
					40,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud	do			40,000 00			
					65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00				80,000 00	
			80,000 00				
Ville de Thorold	do do					20,000 00	
							100,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do Gananoque	Mille-Isles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			
do Uxbridge	do do			50,000 00			
do Scott	do do			10,000 00			
do Brock	do do			50,000 00			
do Eldon	do do			44,000 00			
do Bexley	do do			15,000 00			
do Somerville	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do do			2,000 00			
					388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			

Orangeville	do do			15,000 00		
Mount-Forest	do do			20,000 00		
Toronto	do do			350,000 00		
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00		
Owen-Sound	do do			5,000 00		
Minto	do do			15,000 00		
Howick	do do			35,000 00		
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00		
Teeswater	do do			5,000 00		
Culross	do do			38,000 00		
Turnbury	do do			5,000 00		
					988,000 00	
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00		
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00		
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00		
Comté de Haliburton	do			54,000 00		
					186,000 00	
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo			28,000 00		
do Peel	do			7,000 00		
Village d'Elmira	do			10,000 00		
do Saint-Jacob	do			2,000 00		
					47,000 00	
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00		
Peel	do do			40,000 00		
Elora	do do			10,000 00		
Maryboro'	do do			40,000 00		
Nichol	do do			10,000 00		
Wallace	do do			35,000 00		
Minto	do do			65,000 00		
Bruce	do do			278,000 00		
Howick	do do			20,000 00		
Listowell	do do			15,000 00		
Grey	do do			35,000 00		
Elma	do do			30,000 00		
Morris	do do			30,000 00		
Wawanosh-Ouest	do do			18,000 00		
Ashfield	do do			10,000 00		
Turnbury	do do			28,000 00		
Kincardine	do do			8,000 00		
					682,000 00	
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00		
Township de Whitby	do do			15,000 00		
do Reach	do do			30,000 00		
do Scugog	do do			2,000 00		
Comté de Victoria	do do			85,000 00		
Village de Port-Perry	do do			20,000 00		
Cie Manufacturière	do do			94 93		
					222,094 93	
			535,000 00		9,056,541 78	817,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Farnham	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
Comté de Compton	International, maintenant sur l'Atlantique et Nord-O., C.C.P.				6,000 00		
						225,000 00	
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides						25,000 00
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et vallée de la riv. Noire maintenant sur l'Atlantique et Nord-Ouest, C.C. P						65,000 00
						25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Stukeley-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
Ormiston, etc	Montréal et Jonct. de Champlain				21,774 00		85,000 00
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse de Rigaud	do			800 00			
					2,800 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do - do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		

Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique.			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	
							450,000 00
do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipality de Magog	Waterloo et Magog, maintenant Atlant. et Nord-Ouest, C.C.P.					15,000 00	
							15,000 00
			2,434,000 00		429,674 00		1,393,000 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
NOUVEAU-BRUNSWICK.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, (Salisbury et Harvey)			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	*Grand-Sud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00	23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00	47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, Canada-Est	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock			13,000 00	13,000 00		
Cité de Saint-John	Saint-Jean et Maine					60,000 00	60,000 00
			23,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Comté de King	Valleé de Cornwallis			27,685 00	27,685 00		
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00	150,000 00		
Comté de Pictou	Chemin de fer New-Glasgow, Cie de fer et de houille				4,000 00		100,000 00
do Pictou	Vallée Stewiacke et Lansdowne				8,000 00		
					189,685 00		

MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie				50,000 00			
do de Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac Plat				20,000 00			
do de Birtle				40,000 00			
do de Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Qu'Appelle	Montagne de Bois et Qu'Appelle				25,000 00		

*Maintenant Ligne Riveraine.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, 30 juin 1893—*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	16,030,633 05	.....	132,052,672 88	.....	.....	.....	148,083,305 93	
Ontario	26,000 00	.....	6,339,507 44	.....	.....	.....	6,365,507 44	
Québec	3,722,956 00	.....	11,715,611 12	.....	.....	.....	15,438,567 12	
Nouveau-Brunswick	.....	.....	4,317,346 81	.....	300,000 00	.....	4,617,346 81	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00	.....	2,125,995 87	.....	.....	.....	2,175,995 87	
Manitoba	1,858,440 00	.....	533,300 00	.....	.....	.....	2,391,740 00	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
		21,688,029 05		157,121,934 12		300,000 00		179,109,963 17
Municipalités.								
Ontario	535,000 00	.....	9,056,541 78	.....	817,500 00	.....	10,409,041 78	
Québec	2,434,000 00	.....	429,674 00	.....	1,393,000 00	.....	4,256,674 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00	.....	233,500 00	.....	60,000 00	.....	316,500 00	
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	189,685 00	.....	100,000 00	.....	289,685 00	
Manitoba	.....	.....	595,600 00	.....	.....	.....	595,600 00	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	25,000 00	.....	.....	.....	25,000 00	
		2,992,000 00		10,567,500 78		2,370,500 00		15,930,000 78
		24,680,029 05		167,689,434 90		2,670,500 00		195,039,963 95